

SIA "Metrum"

**Perspektīvo transporta plūsmu prognoze
Administratīvā centra Torņakalnā
teritorijas detālplānojuma izstrādei**

SIA imink

*Grēcinieku iela 22/24
Rīga, Latvija, LV-1050*

*Tālr: 67359111
Fax: 67359108
e-pasts:
imink@imink.lv*

Rīga, 2009.

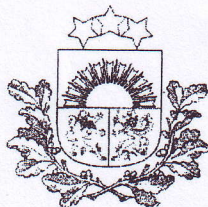
Pasūtījums Nr.: 02/08
Pasūtītājs: SIA „Metrum”

**Perspektīvo transporta plūsmu prognoze
Administratīvā centra Torņakalnā
teritorijas detālpļānojuma izstrādei**

Projekta vadītāja:

Dr. inž. I. Niedole

Rīga, 2009.



LATVIJAS REPUBLIKAS TIESLIETU MINISTRIJA
UZŅĒMUMU REĢISTRS

Pērses iela 2, Rīga, LV-1011, Latvija

Tālr. 7031703

Lēmums

Rīgā

2006.gada 31.janvārī

Nr. 6-12/8979

**Sabiedrībai ar ierobežotu atbildību
"IMINK"**

vienotais Reģ.Nr. 40003101441

Rīga, Grēcinieku iela 22/24, LV-1050

**Par komercsabiedrības Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "IMINK"
vienotais reģistrācijas nr. 40003101441
izmaiņām**

Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistra valsts notārs Pupaine Inga, izskatot Sabiedrības ar ierobežotu atbildību "IMINK", vienotais reģistrācijas nr. 40003101441, iesniegtos dokumentus,

konstatēja un secināja:

1) 26.01.2006. Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā saņemts pieteikums un tam pievienotie dokumenti par Sabiedrības ar ierobežotu atbildību "IMINK" izmaiņām komercreģistrā.

2) Iesniegtie dokumenti atbilst Komerclikuma un citu normatīvo aktu prasībām.

Ņemot vērā iepriekš minēto un pamatojoties uz likuma "Par Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistru" 14.panta trešo un 15.panta pirmo daļu,

nolēmu:

1) Izdarīt ierakstus komercreģistrā:

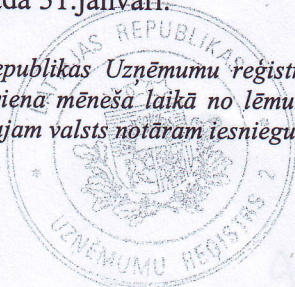
Juridiskā adrese mainīta no "Rīga, Krišjāņa Valdemāra iela 38" uz "Rīga, Grēcinieku iela 22/24".

2) Vienu šī lēmuma eksemplāru pievienot reģistrācijas lietai, bet otru izsniegt adresātam.

Šis lēmums stājas spēkā 2006.gada 31.janvārī.

Saskaņā ar likuma "Par Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistru" 19.pantu un Administratīvā procesa likuma 76. un 79.pantu šo lēmumu vienā mēneša laikā no lēmuma spēkā stāšanās dienas var apstrīdēt, iesniedzot Uzņēmumu reģistra galvenajam valsts notāram iesniegumu Pērses ielā 2, Rīgā, LV-1011.

Valsts notārs



Pupaine Inga



LATVIJAS REPUBLIKAS EKONOMIKAS MINISTRIJA

Brīvības ielā 55, Rīgā, LV-1519 ♦ Tālrunis 371-7013101 ♦ Fakss 371-7280882 ♦ E-pasts: pasts@em.gov.lv

R ī g ā

BŪVKOMERSANTA REĢISTRĀCIJAS APLIECĪBA

izsniegta
sabiedrībai ar ierobežotu atbildību
IMINK

vienotais reģistrācijas numurs : 40003101441

Komersants reģistrēts Būvkomersantu reģistrā 2006.gada 16.februārī
(lēmums Nr. 1651) saskaņā ar Ministru kabineta 2005. gada 28.jūnija
noteikumiem Nr.453 "Būvkomersantu reģistrācijas noteikumi"

Būvkomersanta reģistrācijas Nr. 1605-R

Ikgadējais informācijas atjaunošanas datums : 16.februāris

Atbildīgā amatpersona -
Būvniecības stratēģijas nodaļas vadītājs





KOMERCREGISTRA IESTĀDE
LATVIJAS REPUBLIKAS UZŅĒMUMU REĢISTRS

KOMERSANTA REGISTRĀCIJAS APLIECĪBA

Nosaukums:

Sabiedrība ar ierobežotu atbildību "IMINK"

Veids: Sabiedrība ar ierobežotu atbildību

Vienotais reģistrācijas numurs: 40003101441

Uzņēmumu reģistra numurs: 000310144

Reģistrācijas datums Uzņēmumu reģistrā: 13.11.1992

Reģistrācijas datums Komercreģistrā: 05.08.2003

Reģistrācijas vieta: Rīgā

Apliecības izdošanas datums: 05.08.2003

Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrā

Valsts notārs



Ritenberga Rūta

Latvijas Republikas Uzņēmumu reģistrs. Pērses iela 2, Rīga, LV-1011, Latvija Tāl. 7031703, Fakss (371)
7031793, e-pasts: riga@ur.gov.lv, internets: http://www.ur.gov.lv

C 015620

LBS BSSI

LATVIJAS BŪVINŽENIERU SAVIENĪBAS
BŪVNICĪBAS SPECIĀLISTU SERTIFIKĀCIJAS INSTITŪCIJA

KOMPETENCES SERTIFIKĀTS



Nr. 20-024-K

IJAI NIEDOLEI
PK 080739-10133

apliecina viņa kā AUGSTĀKĀS kategorijas būvinženiera kompetenci

*satiksmes, ceļu un transporta plūsmas projektēšanā
teritoriju plānošanā, autoceļu un ielu projektu būvekspertīzē.*

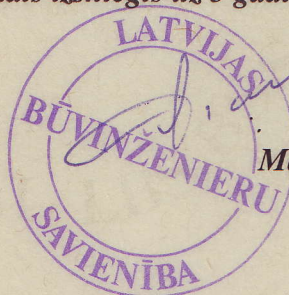
*Kompetence izvērtēta atbilstoši 2004. gada 25. augustā apstiprinātajam
LBS BSSI nolikumam - "Būvinženieru kompleksā kompetence".*

*Kompetences sertifikāts izsniegts saskaņā ar LBS BSSI
2005. gada 16. marta lēmumu Nr. 3 – K,*

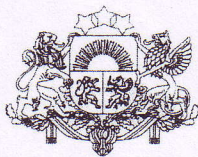
*atbilstoši 2004. gada 6. janvāra nolikumam "Par būvniecības speciālistu sertificēšanu"
un LVS EN ISO/IEC 17024:2003 standarta prasībām.*

Kompetences sertifikāts izsniegts uz 5 gadiem.

LBS BSSI galvenais administrators



Mārtiņš Straume



LBS

**LATVIJAS BŪVINŽENIERU SAVIENĪBAS
BŪVNICĪBAS SPECIĀLISTU SERTIFIKĀCIJAS INSTITŪCIJAS**

 **LAIK-S3-176**

BŪVPRAKSES SERTIFIKĀTS
NEREGLAMENTĒTĀ SFĒRĀ

Nr. 20-3428

Saskaņā ar Latvijas Būvinženieru savienības Būvniecības speciālistu sertificēšanas institūcijas 2005. gada 16. februāra lēmumu Nr. 201, atbilstoši 2004. gada 6. janvāra nolikumam «Par būvniecības speciālistu sertificēšanu» un apstiprinātajiem sertificēšanas kritērijiem

ir kompetents/a

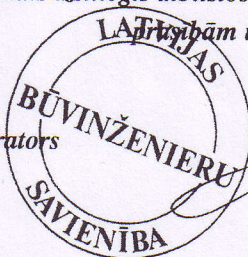
IJA NIEDOLE
PK 080739-10133

1. satiksmes, ceļu un transporta plūsmas projektēšanā teritoriju plānošanā;
2. autoceļu un ielu projektu būvekspertīzē.

Savā darbībā sertifikāta saņēmējs apņemas ievērot Latvijas Republikas likumus un pastāvošos būvniecības normatīvus, kā arī sertifikāta izmantošanas nosacījumus.

Būvprakses sertifikāts izsniegts atbilstoši LVS EN ISO/IEC 17024:2003 standarta prasībām uz 5 gadiem.

LBS BSSI administrators



M. Straume



LATVIJAS ARHITEKTU SAVIENĪBAS
SERTIFICĒŠANAS CENTRS

ARHITEKTA PRAKSES SERTIFIKĀTS

Nr. 10 -0689

Saskaņā ar Latvijas Arhitektu savienības Sertificēšanas centra
2008.gada 22.decembra lēmumu Nr. 221

Lidija Bērziņa

pers.kods.281042 -10534

ir sertificēta arhitekta praksei.

Sertificēšana veikta atbilstoši LR Ministru kabineta 2003.gada
8.jūlija noteikumiem Nr. 383 un SC 2008.gada 20.oktobra
nolikumu "Arhitektu sertificēšanas kārtība".

Izsniegts 22.12.2008

Derīgs līdz 21.12.2013



Latvijas Arhitektu savienības
Sertificēšanas centra vadītājs



IZPILDĪTĀJI

Dr.inž.

I.Niedole

LBS sertifikāts Nr. 20-3428
Satiksmes, ceļu un transporta plūsmas
projektēšanai teritoriju plānošanā.
Autoceļu ielu projektu ekspertīze.
Autoceļu, ielu būvuzraudzībā.

Arhitekta

L.Bērziņa

LAS sertifikāts Nr. 0689
teritorialplānošanai

Inženieris

L.Baltrušuna

Inženieris

D.Belovs

Arhitekts

D.Averjanovs

Inženieris

D. Bogomols

Inženieris

N.Ļevašova

Tehniķis

D.Dimante

Konsultants, Dr.inž.

B.Vulfsons

Satura rādītājs

Ievads	11
1. Pašreizējās situācijas raksturojums	13
1.1. Teritorijas izvietojums pilsētas satiksmes infrastruktūrā.....	13
1.2. Galvenie secinājumi un problēmas.....	17
2. Projekta priekšlikumi satiksmes infrastruktūras attīstībai	23
2.1. Teritorijas izmantošanas attīstība	23
2.2. Satiksmes organizācijas shēma	25
2.2.1. Ielu tīkls.....	25
2.2.2. Sabiedriskais transports.....	33
2.2.3. Gājēju un veloceļu trases.....	36
3. Perspektīvo transporta plūsmu aplēses	37
3.1. Transporta plūsmu aplēšu metodika	37
3.2. Maģistrālās transporta plūsmas	37
3.3. Teritorijā izvietojamo objektu ģenerētās transporta plūsmas	37
3.4. Summārās transporta plūsmas.....	38
3.5. Secinājumi	47
Izmantotā dokumentācija	48
Pielikumi	49

Ievads

- (1) Darbs izpildīts pēc SIA „Metrum” pasūtījuma (2008. gada 7. februāra līgums Nr. 02/08).
- (2) Pēc „Rīgas teritorijas plānojuma 2006.-2018.gadam” (RTP) [1] izstrādes ir notikušas izmaiņas tautsaimniecības ekonomiskajā situācijā, iespējamo būvniecības apjomu un konkrēto objektu izvietojuma precizējums, paveikti vairāki plānošanas un pētniecības darbi, t.sk. Daugavas kreisā krasta transporta infrastruktūras izpēte, prognoze un attīstības analīze, izstrādāti attīstības scenāriji [3,4], FPA Ltd Jaunā Rīgas centra Torņakalnā Būvprogramma [5] un SIA „Metrum” Teritorijas attīstības koncepcija [6].
- (3) Analizējot:
 - (a) situācijas izmaiņas tautsaimniecībā,
 - (b) Rīgas domes plānotos satiksmes infrastruktūras pilnveidošanas pasākumus (Raņķa dambja un Vienības gatves savienojums, Daugavgrīvas ielas rekonstrukcija, Dienvidu tilta pieeju izveidošana u.c.),
 - (c) veikto plānošanas darbu rezultātus,
 - (d) ņemot vērā svarīgu valsts un pilsētas nozīmes objektu iespējamu izvietojumu apskatāmajā teritorijā,

novērtēts, ka ir ļoti aktuāls šī **darba mērķis** - izmantojot kompleksas pieejas metodes, sistematizējot perspektīvos risinājumus, izstrādāt atkoriģētu perspektīvo transporta shēmu un pamatot tās realizācijas secību pa laika posmiem.

- (4) Darba gaitā atrisināti sekojoši **uzdevumi**:
 - (a) Izstrādāta perspektīvā satiksmes infrastruktūras attīstības shēma un priekšlikumi tās modernizācijas secībai pieguļošajā teritorijā (ar tramvaja līniju trasējumu un ar ielu sadalījumu pēc funkcionālas izmantošanas) - nozīmīgākiem attīstības periodiem, saistītiem ar lielu transporta inženierbūvju īstenošanu (maģistrālo ielu rekonstrukcija, tunelis zem dzelceļa, tilti pāri Daugavai).
 - (b) Aplēsti perspektīvo transporta pūsmu lielumi un virzieni, t.sk. detālplānojuma teritorijā izvietojamo objektu ģenerētās un maģistrālās plūsmas.

- (c) Sagatavoti izejas dati transporta plūsmu trokšņu negatīvas ietekmes novērtējumam pieguļošajā apbūvē.
- (5) Darbs izpildīts, pamatojoties uz Rīgas domes apstiprinātā RTP [1] risinājumiem, "Rīgas attīstības plāna 2006.-2018.gadam" (RAP) [2] sastāvā veiktajām transporta plūsmu aplēsēm, Daugavas kreisā krasta transporta infrastruktūras izpētēm un izstrādātajiem attīstības scenārijiem [3,4], analizēti un izmantoti FPA Ltd Jaunā Rīgas centra Torņakalnā Būvprogrammas [5] un SIA „Metrum” Teritorijas attīstības koncepcijas [6] priekšlikumi.
- (6) Darba sastāvā, objektīvai esošās situācijas novērtēšanai, veiktas transporta kustības intensitātes un sabiedriskā transporta pasažieru apgrozījuma speciālas uzskaites.
- (7) **Darba rezultātā:**
- (a) izstrādātas ielu tīkla un tramvaja līniju trasējuma shēmas, norādot ielu funkcionālās nozīmes izmaiņas atsevišķos īstenošanas laika posmos;
 - (b) pieguļošajā ielu tīklā aplēsti transporta plūsmu lielumi (ar sadalījumu pa transporta veidiem un virzieniem) darbadienu maksimumstundās;
 - (c) trokšņu kartes izstrādei novērtēta dažādu transporta veidu (t.sk. dzelzceļa) kustības intensitāte.

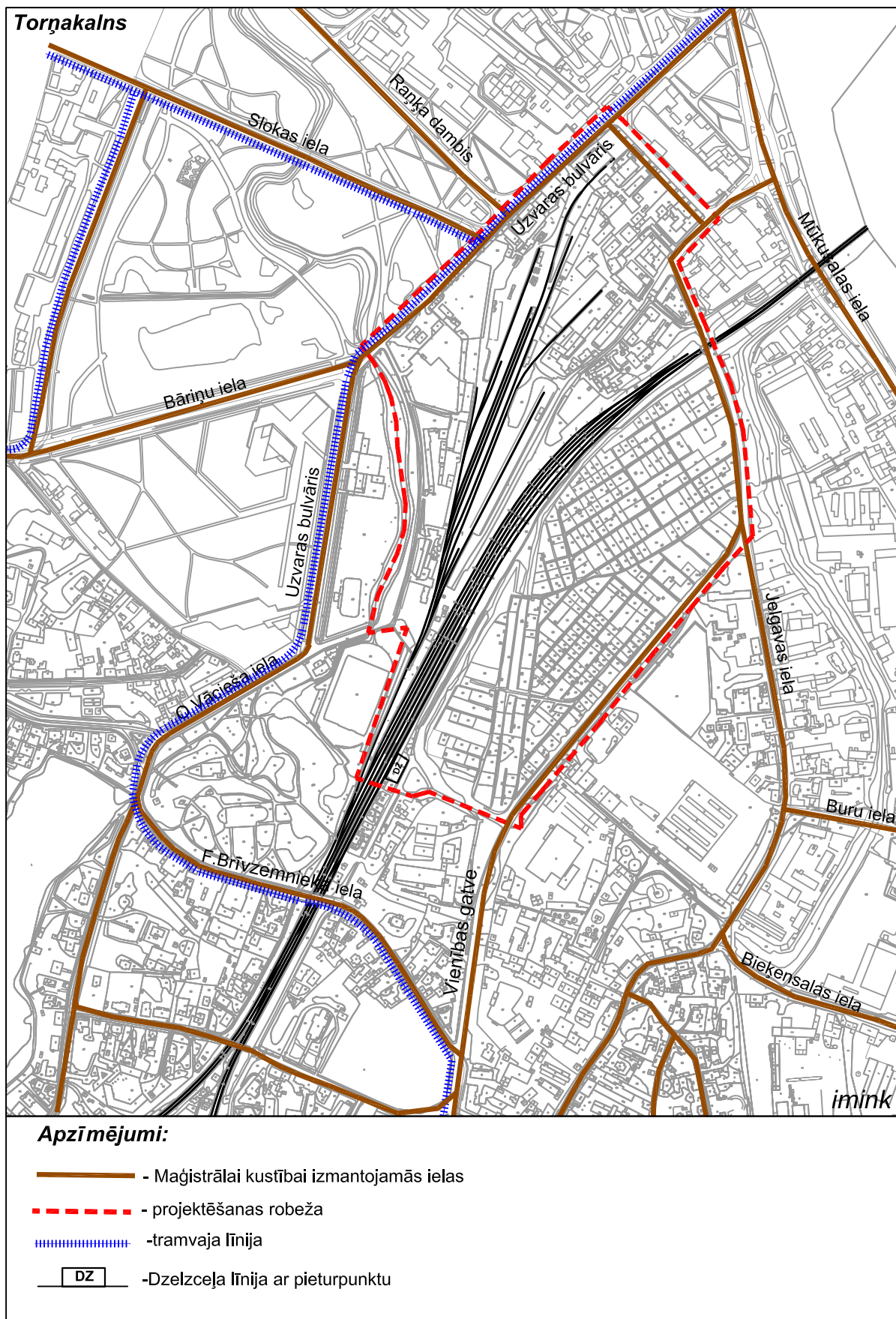
1. Pašreizējās situācijas raksturojums

1.1. Teritorijas izvietojums pilsētas satiksmes infrastruktūrā

- (1) *Projektēšanas robežas.* Detālplānojuma (turpmāk tekstā "Torņakalns") projektēšanas robežas (Uzvaras bulvāris-Valguma iela-Akmeņu iela-Jelgavas iela-Vienības gatve-Vilkaines iela-dzelzceļa nodalījuma josla-Mārupīte) parādītas *1.1.attēlā*. Teritorijas kopējā platība - 46 ha.
- (2) *Apbūves raksturs, iedzīvotāji, strādājošie.* Teritorijas lielākā daļa ir neapbūvēta. Teritorijas dominējošie izmantošanas veidi: dzelzceļa infrastruktūras objekti, t.sk. sliežu ceļi un pasažieru stacija (sadales punkts); mazdārziņu kolonija starp dzelzceļu, Jelgavas ielu un Vienības gatvi; dzīvojamā apbūve ir pārsvarā koncentrēta ap Akmeņu ielu, bet sabiedriskā un komercizstāžu apbūve – pie Uzvaras bulvāra un Valguma ielas.
- (3) *Ielu tīkls.* Piebraukšana pie detālplānojuma teritorijas ar autotransportu tiek nodrošināta no pieguļošajām ielām: Uzvaras bulvāra, Valguma ielas, Akmeņu ielas, Jelgavas ielas, Vienības gatves un Vilkaines ielas (*1.1.attēls*). Teritorijā ir piebrauktuves atsevišķu objektu apkalpošanai.
- (4) Rajonam pieguļošajās ielās *transporta kustības intensitātes* uzskaitē veikta šī darba sastāvā 2008.gada vasaras darbadienu rīta maksimumstundās - situācijas objektīvai novērtēšanai. Rezultāti parādīti *1.2. attēlā*. (viena vieglā automašīna atbilst 1 reducētai vienībai, kravas automašīna - 2, bet viens autobuss vai trolejbuss - vidēji 3 reducētām vienībām.) Transporta plūsmas ir organizētas: no Āgenskalna puses uz Akmens tiltu - pa Uzvaras bulvāri un Bāriņu ielu, no Torņakalna puses uz Akmens tiltu - pa Vienības gatvi, Jelgavas, Akmeņu un Valguma ielu. Lielāko transporta plūsmu daļu uz Akmens tilta rada transports, kas pievienojas Uzvaras bulvāra plūsmai no Raņķa dambja, Slokas un Mūkusalas ielām.
- (5) Analīze rāda, ka *ar detālplānojuma teritoriju saistīti ne vairāk par 2% no uzskaitītiem transporta līdzekļiem.*
- (6) *Satiksmes drošība* raksturota ar ceļu satiksmes negadījumu skaitu pieguļošajos ielu krustojumos (saskaņā ar RD Satiksmes departamenta datiem - *1.3.attēls*). Pēdējo trīs gadu laikā tas bija neliels – no 1 līdz 6 gadā. Lielākais skaits - Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojumā.

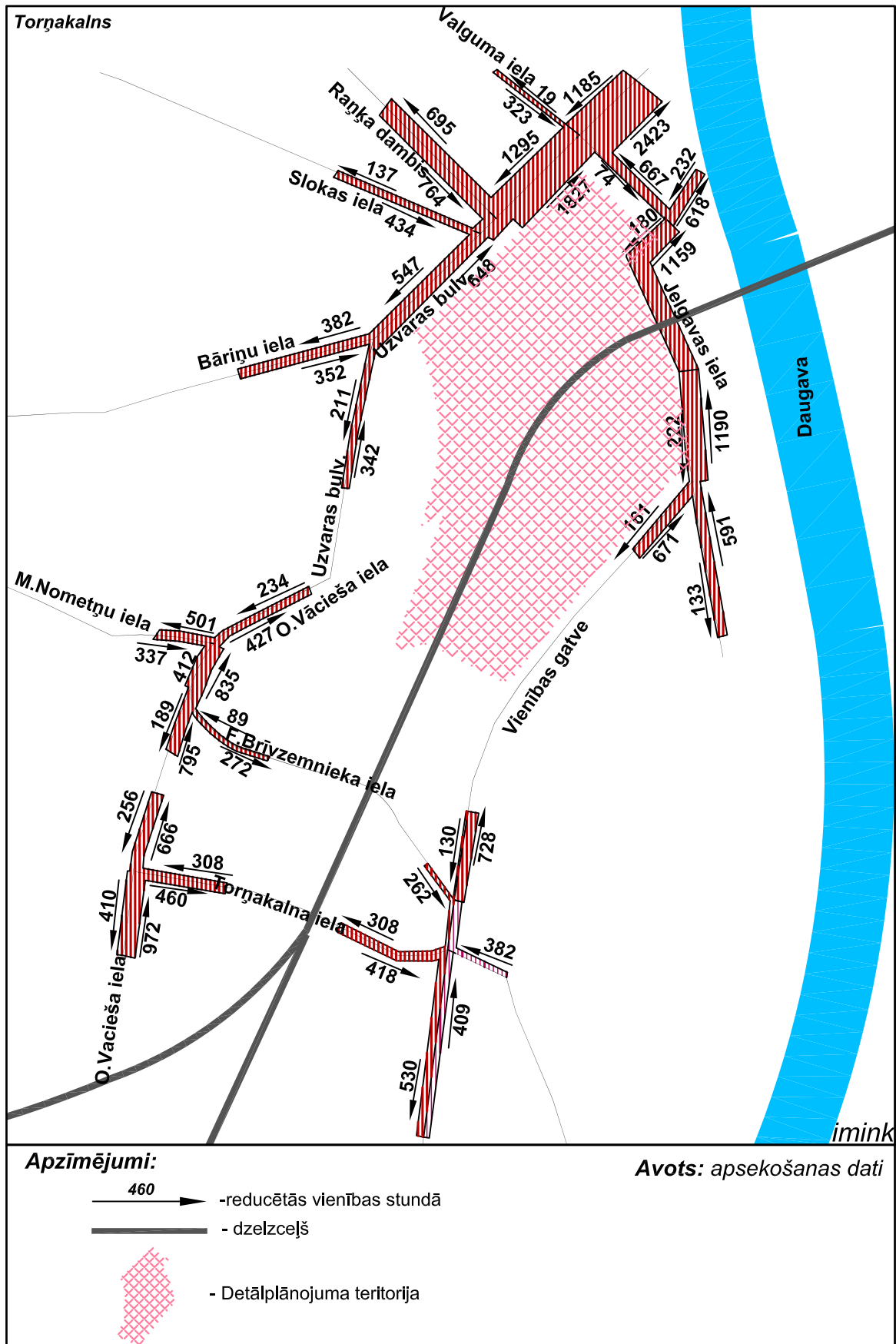
Teritorijas izvietojums esošajā lelu tīklā

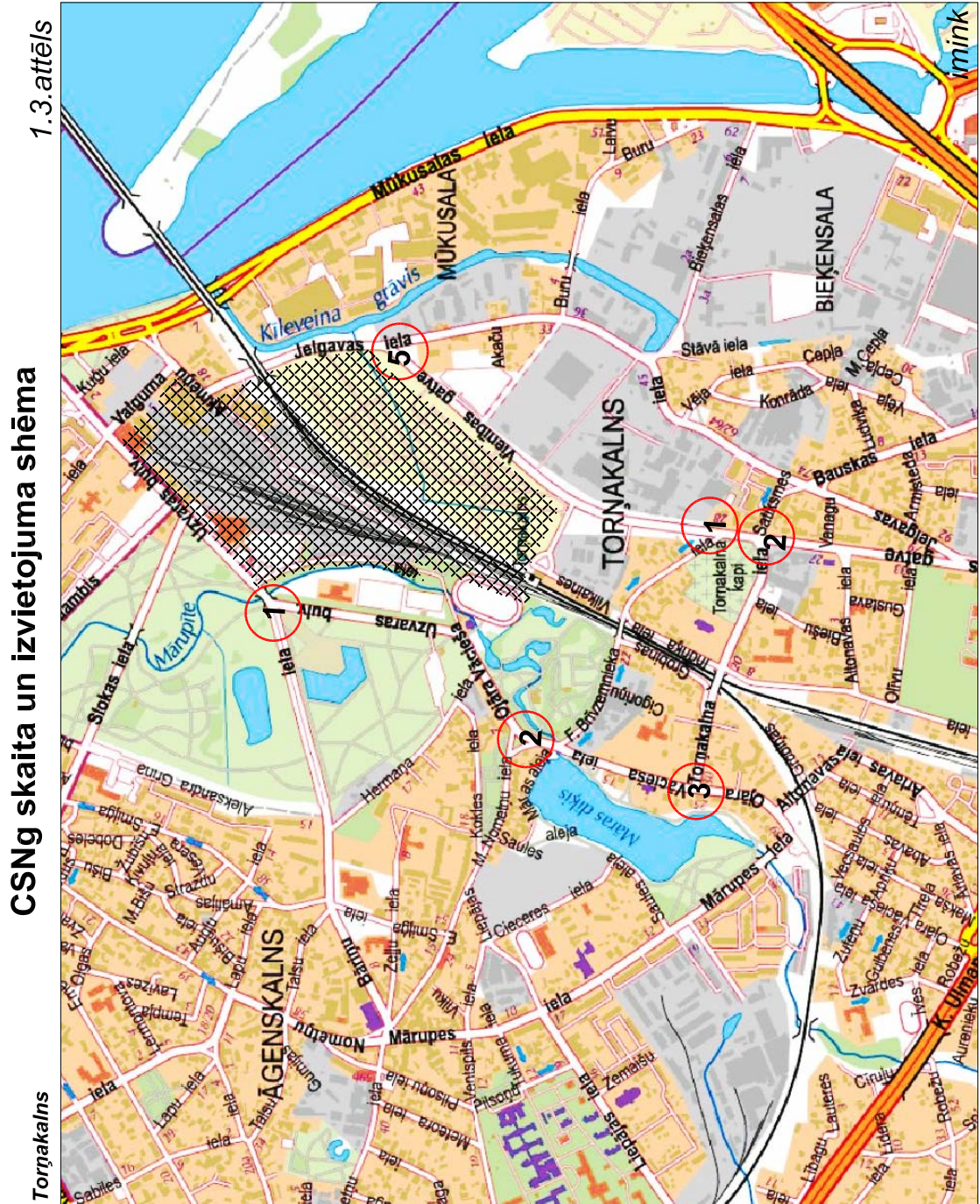
1.1.attēls



Transporta kustības intensitāte 2008.gada vasaras darbadienā, plkst.7:30 -8:30

1.2.attēls





Apzīmējumi:



- CSNg skaits krustojumā vidēji gadā



- Detālpilnoījuma teritorija

Avots: RD Satiksmes departamenta dati

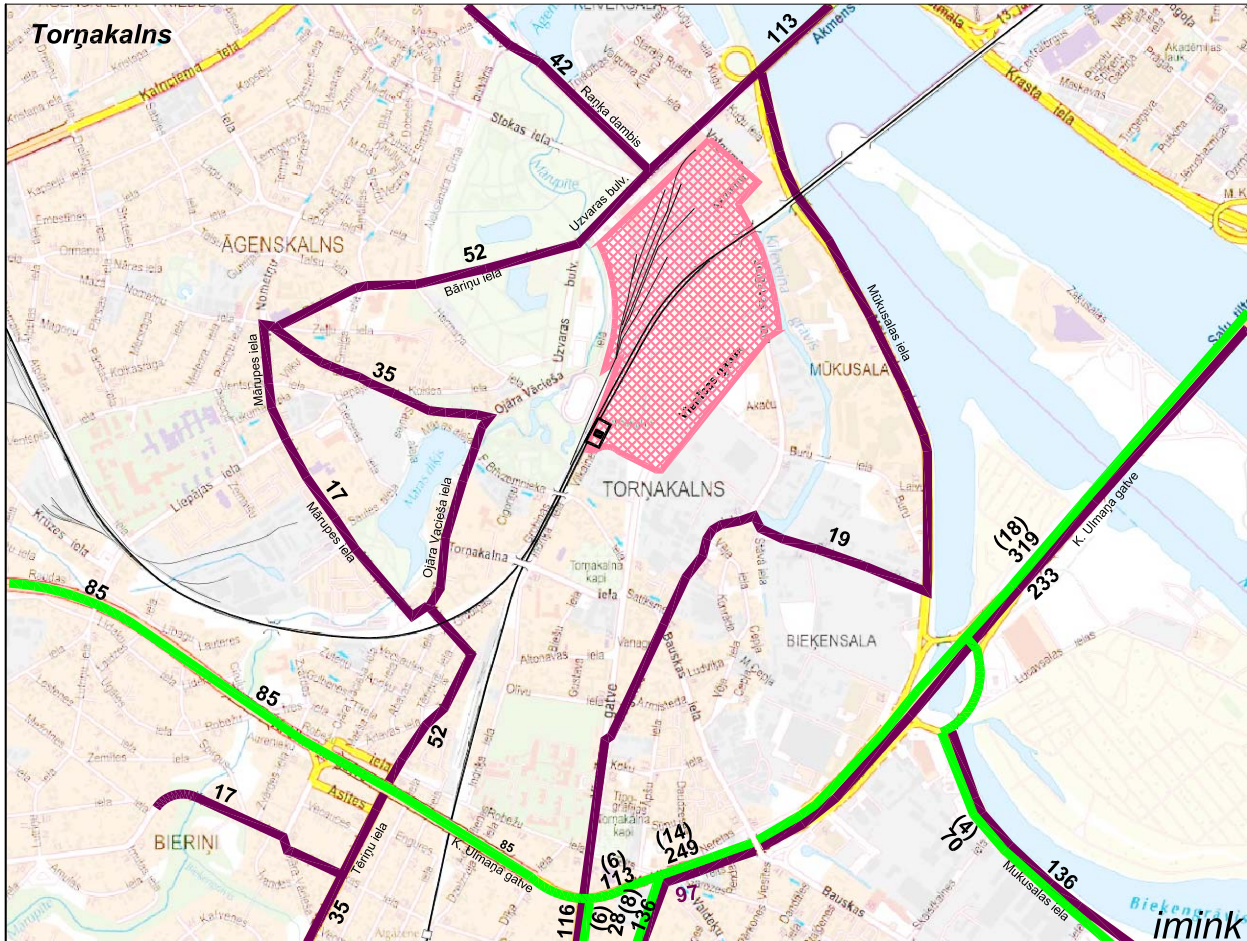
- (7) Teritorija tiek apkalpota ar visiem pilsētā pastāvošiem *sabiedriskā transporta* veidiem (1.4.un 1.5.attēls): ar tramvaju, trolejbusu, autobusu un dzelzceļu. No pilsētas sabiedriskā transporta pieturām 5 minūšu gājiena attālumā atrodas apmēram trešā daļa no teritorijas (1.6.attēls). Tuvākās *tramvaja līnijas trasētas* pa Uzvaras bulvāri un F.Brīvzemnieka ielu, *trolejbusu un autobusu* - pa Uzvaras bulvāri un Mūkusalas ielu.
- (8) Ar apskatāmās teritorijas objektu apmeklēšanu saistītie pasažieri izmanto, galvenokārt, pieturas Uzvaras bulvārī un O.Vācieša ielā. Sabiedriskā transporta pieturu pasažieru apgrozījums parādīts 1.7.attēlā (uzskaiti veica SIA „Solvers” [7] 2005.gadā un dati aktualizēti SIA IMINK 2008.gadā).
- (9) Teritorijā izvietotais *dzelzceļa* pieturas punkts Torņakalns (1.6.attēls), apkalpo vilcienu pasažierus, kursējošus Rīgas centrālās stacijas, Tukuma un Jelgavas virzienā. Vairāk par pusi teritorijas atrodas līdz 10 minūšu gājēju sasniedzamības attālumā no pieturas (1.6.attēls). Sīkākas ziņas par dzelzceļu Torņakalna rajonā sniegtas 1.pielikumā.
- (10) *Gājēju* kustība ielās organizēta pa ietvēm, apskatāmās teritorijas robežās speciālu gājēju un *velosipēdistu* celiņu nav. 1 km garā posmā starp Jelgavas un F.Brīvzemnieka ielām dzelzceļa sliežu šķērsošanai ierīkota vienīgā gājēju pāreja - pie Torņakalna stacijas ēkas.

1.2. Galvenie secinājumi un problēmas

- (1) Teritorija atrodas Pārdaugavas centrālajā daļā, bet ir apgūta ekstensīvi. Akmens tilta pievedceļu tuvums nosaka teritorijai pieguļošo ielu intensīvu izmantošanu - Uzvaras bulvāri, Raņķa dambi, Slokas un Mūkusalas ielas, kur bieži tiek novēroti transporta sastrēgumi, sevišķi izteikti tie bija laikā pirms ekonomiskās krīzes.
- (2) Dzelzceļa sliežu ceļu klātbūtne ierobežo ērtu un drošu satiksmes ceļu izveidošanu starp Pārdaugavas ziemeļu un dienvidu daļām, kā arī apgrūtina rajona iekšējās saistības.
- (3) Dzelzceļa sliežu šķērsošanai 1 km garā posmā ir ierīkota tikai viena gājēju pāreja stacijas ēkas tuvumā, kas nav pietiekami.
- (4) Trūkst Pārdaugavas ziemeļu un dienvidu daļas savienojušu sabiedriskā transporta maršrutu, kas nosaka pasažieru pārsēšanās aktivitāti, t.sk. pie Akmens tilta.

2008.gads Ārpilsētas autobusu līnijas un reisu skaits

1.5.attēls



Apzīmējumi:

No Rīgas izbraucošo reisu skaits dienā:

(18)
319 rajona nozīmes maršrutos

17 valsts nozīmes maršrutos (t.sk. starptautiskajos)



dzelzceļa līnija ar pieturpunktu



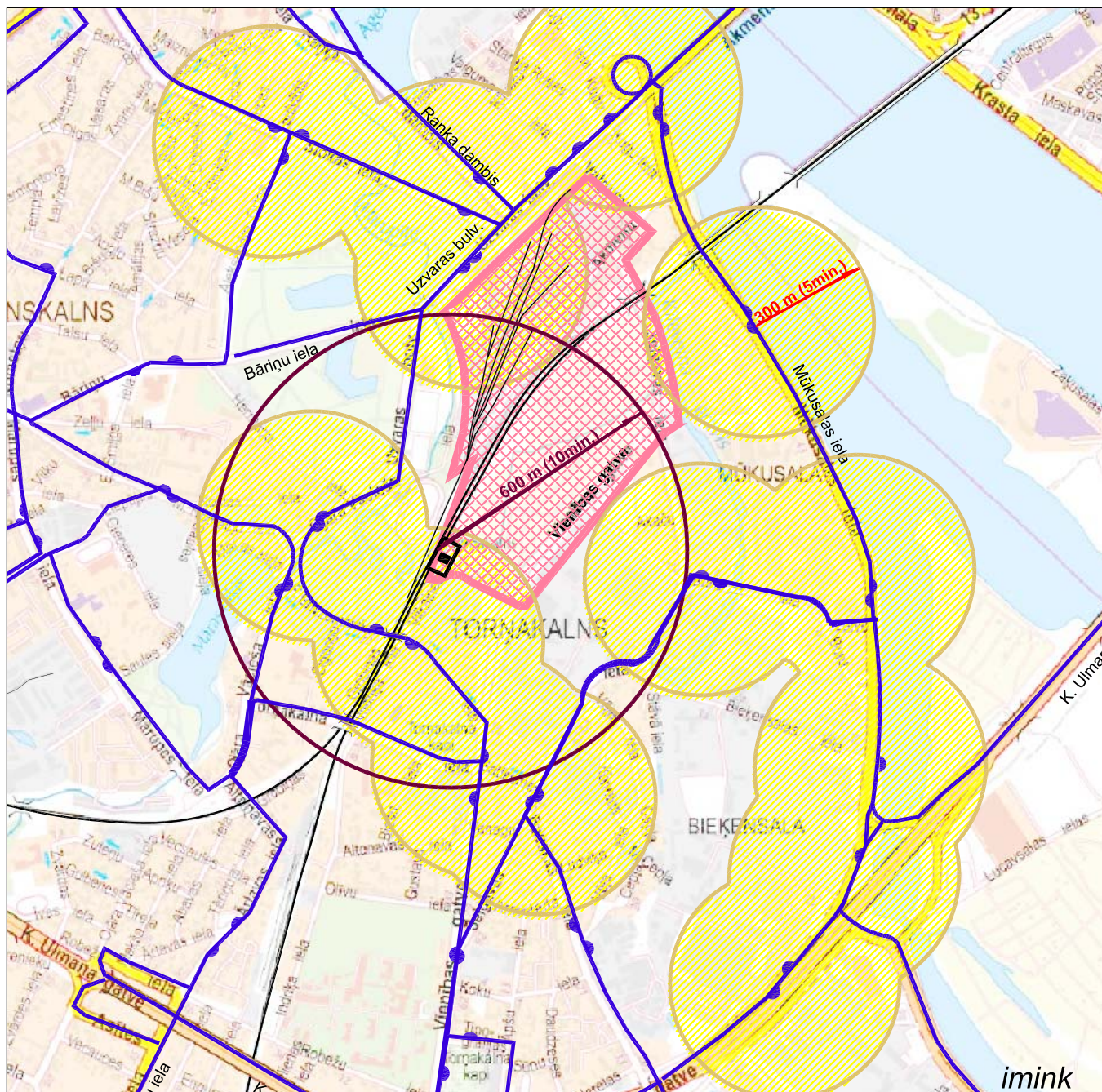
Torņakalna detālplānojuma teritorija

Avots: Rīgas rajona padomes un SIA "Rīgas satiksmes" dati

2008.gads Detālplānojuma teritorijas sasniedzamības raksturojums no sabiedriska transporta pieturām




Tornakalns

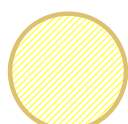

1.6.attēls



Apzīmējumi:

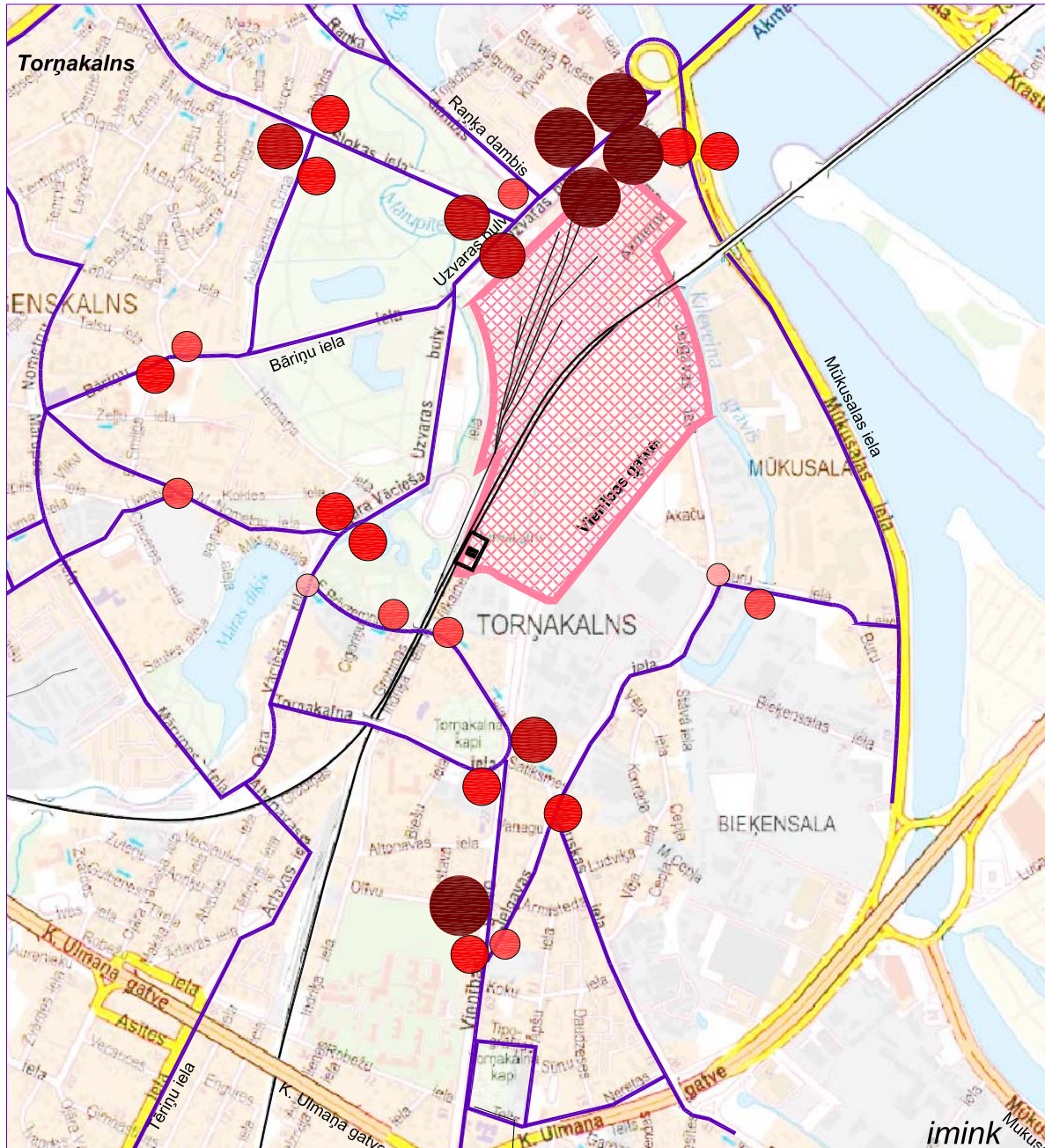
Avots: SIA "Rīgas satiksmes" dati

-  dzelzeļa līnija ar pieturpunktu
-  sabiedriskā transporta līnijas ar pieturvietām
-  Tornakalna detālplānojuma teritorija




-  -Pilsētas sabiedriskā transporta Sasniedzamības zonas
-  -Dzelzeļa stacijas Sasniedzamības zonas

2007.gads Sabiedriskā transporta pieturvietu pasažieru apgrozījums maksimumstundā

1.7.attēls








Apzīmējumi:

-  sabiedriskā transporta līnijas
-  dzelzceļa līnija ar pieturpunktu
-  Torņakalna detālplānojuma teritorija

Avots: SIA "Solvers" dati, 2007.g.

Pasažieru apgrozījums,
cilvēki stundā:

-  līdz 300
-  101 - 200
-  51-100
-  21-50
-  līdz 20

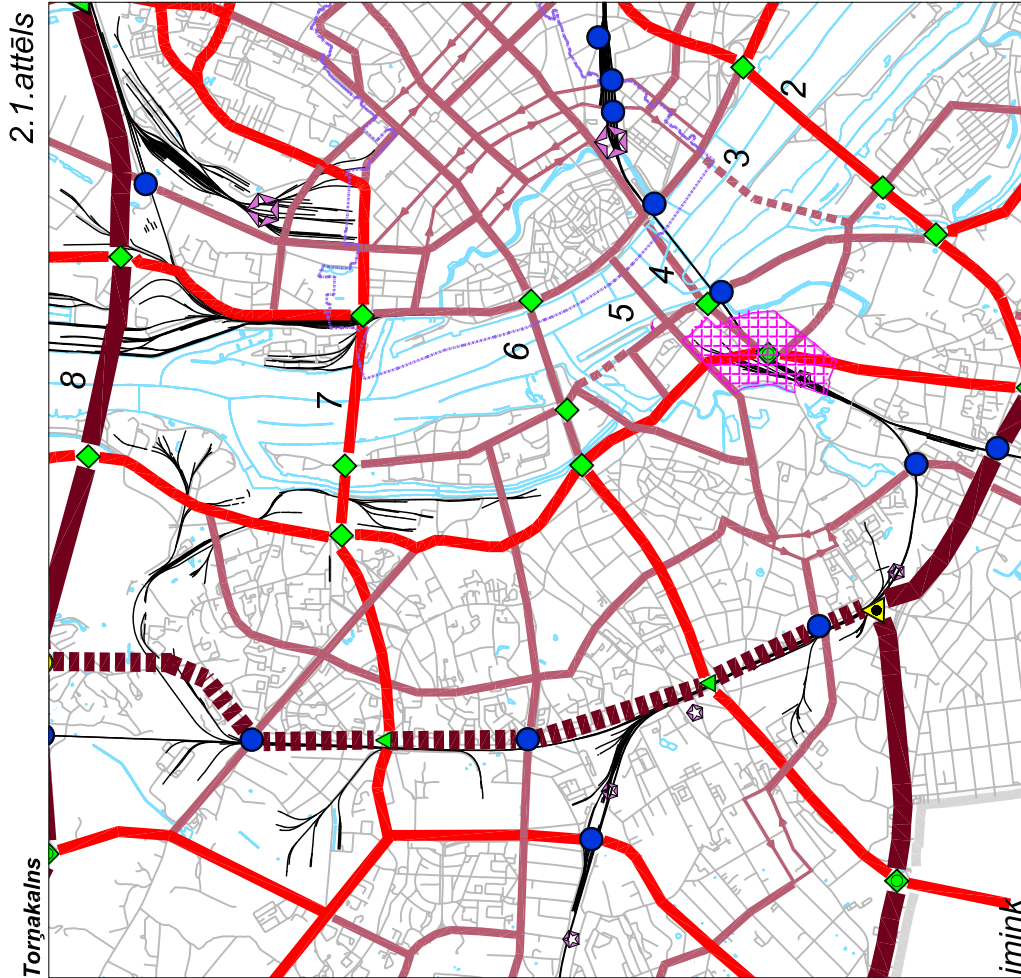
- (5) Teritorijas lielākā daļa ir slikti sasniedzama no sabiedriskā transporta pieturām, jo maršrutu attālinātu trasējumu noteica līdzšinējā zonējuma un ekstensīvas izmantošanas īpatnības.
- (6) No satiksmes drošības viedokļa vissliktākais ir Vienības gatves un Jelgavas ielas krustojums.

2. Projekta priekšlikumi satiksmes infrastruktūras attīstībai

2.1. Teritorijas izmantošanas attīstība

- (1) Detālplānojuma teritoriju ("Torņakalns") paredzēts izmantot saskaņā RTP [1] grozījumiem.
- (2) Novērtēts, ka Torņakalnam pieguļošās statistiskās zonas (saskaņā ar RAP zonējumu, attēlots *3.pielikumā*), ieskaitot detālplānojuma teritoriju, sakarā ar iecerēto apbūves intensifikāciju, tiks apmeklētas vairāk kā 2 reizes intensīvāk, nekā bija aplēsts RAP [2] sastāvā, bet noslogojums uz pašu detālplānojuma teritoriju pieaugs desmitiem reižu.
- (3) Saskaņā ar RTP [1] risinājumiem (*2.1.attēls*), teritorija atrodas pilsētas maģistrāles – Vienības Gatve, Raņķa dambis (C kategorija [9]) un svarīgu pilsētas ielu – Akmeņu tilts, Buru iela, Bāriņu iela, Slokas iela t.sk. Zemgales tilta ar pievedceļiem (D kategorija), ietekmes zonā.
- (4) RAP sastāvā ar programmas EMME/2 palīdzību veiktās perspektīvo transporta plūsmu modelēšanas rezultāti (*2.pielikumā* - fragmenti no 1,41,7. un 100. scenāriju kartogrammām) liecina par to, ka plūsmu lielumi un virzieni ielās dinamiski mainīsies atbilstoši pilsētas maģistrālo ceļu, t.sk. Daugavas šķērsojumu skaita un izvietojuma attīstībai. Piemēram, Buru ielas noslogojums var ievērojami mainīties.
- (5) Noteicoša loma transporta plūsmu lielumos un orientācijā pieder Daugavas šķērsojumu esamībai:
 - (a) ziemeļos no Vanšu tilta: Ziemeļu vai Hanzas ielas šķērsojums,
 - (b) Zemgales tilts ar pieejām.
- (6) Pamatojoties uz RTP [1] ieteikumiem, balstītiem uz transporta plūsmu modelēšanas rezultātiem, kā arī ņemot vērā Rīgas domes nospraustos ielu tīkla pilnveidošanas plānus, šī darba aplēsēs pieņemta galveno inženierbūvju realizācijas secība (attiecībā uz Kreisā krasta ielu tīkla attīstību):
 - (a) pēc Dienvidu tilta tiks būvēts Vienības gatves un Raņķa dambja savienojums un rekonstruēta Daugavgrīvas iela (turpmāk tekstā - 1. kārtā);
 - (b) pēc tam tiks būvēts Daugavas šķērsojums ar pievedceļiem ziemeļos no Vanšu tilta (turpmāk - 2. kārtā);
 - (c) un pēc tam infrastruktūra tiks papildināta ar Zemgales tiltu (turpmāk - perspektīva, 3. kārtā).

TRANSPORTA INFRASTRUKTŪRAS ATTĪSTĪBAS SHĒMA



Apzīmējumi:

- B kategorijas ielas (lielceļi)
- perspektīvo B kategorijas ielas (perspektīvo lielceļu trases)
- C kategorijas ielas (pilsētas maģistrāles)
- iespējamās D kategorijas ielas (perspektīvo pilsētas ielas trases)
- D kategorijas ielas (pilsētas ielas), t.sk.:
-vienvirziena kustības ielas
- dzelzceļi
- RVC robeža

Satiksmes ceļu vairākīmeņu mezgli

- Ielu šķērsojumi ar pilnu shēmu
- t.sk. ar dzelzceļa gabarītu izmantošanu
 - t.sk. ielu šķērsojumi ar nepilnu shēmu
 - t.sk. ar dzelzceļa gabarītu izmantošanu
 - t.sk. ar tiltu gabarītu izmantošanu

- ielu šķērsojumi ar dzelzceļu
- dzelzceļa stacija

Tiltu nosaukumi:

1. **Dienvidu tilts**
2. **Salu tilts - esošais**
3. **"Mazais" tilts**
4. **Zemgales tilts**
5. **Akmens tilts - esošais**
6. **Vanšu tilts - esošais**
7. **Hanzas tilts**
8. **Ziemeļu šķērsojums**

- Torņakalna detalplānojuma teritorija

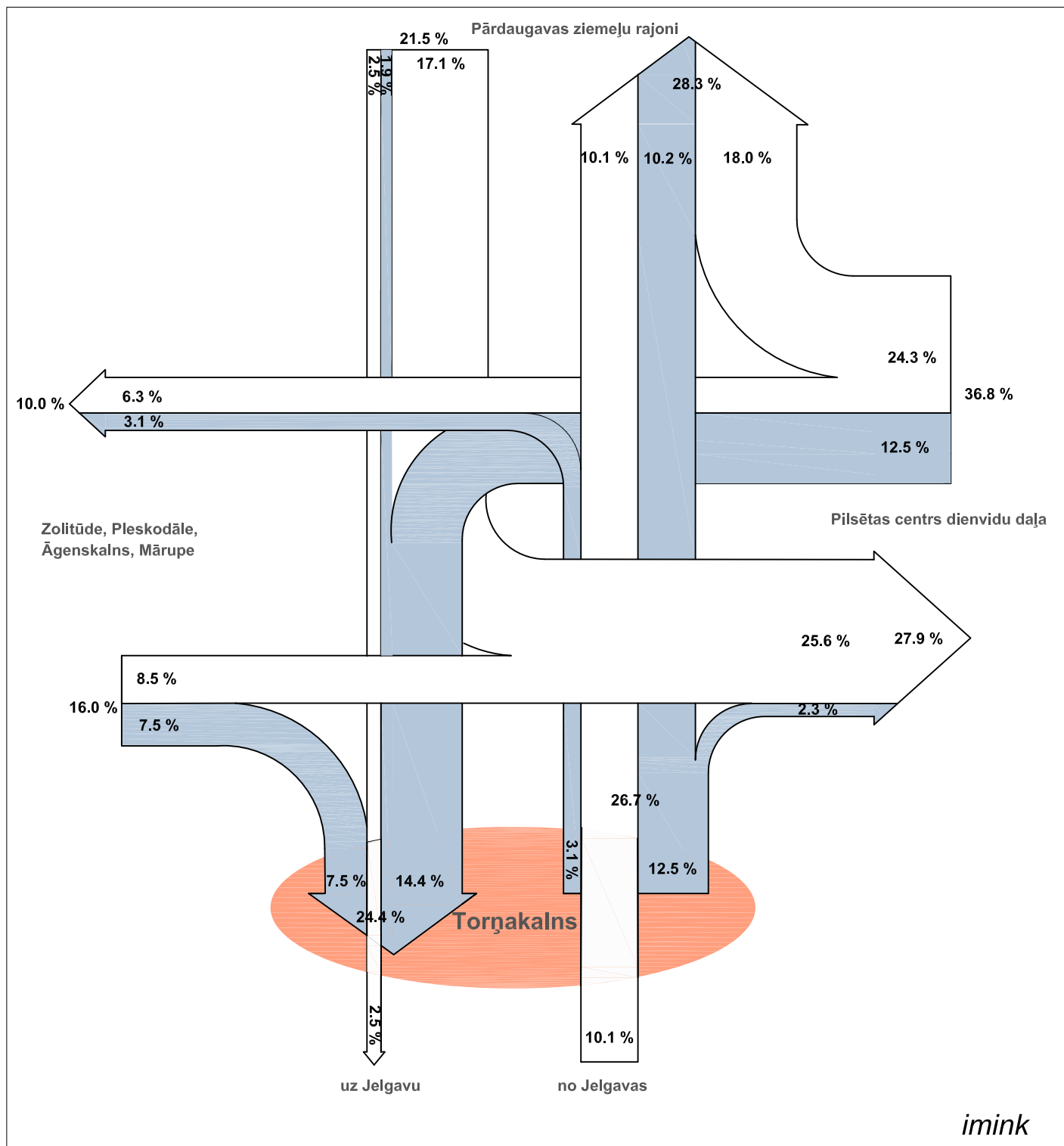
2.2. Satiksmes organizācijas shēma

2.2.1. Ielu tīkls

- (1) Ielu tīkla struktūra teritorijā pieņemta, pamatojoties uz RTP [1] risinājumiem (2.1.attēls) attiecībā uz galveno pilsētas maģistrāļu attīstību, sniegtiem:
 - (a) "Rīgas ielu tīkla struktūras attīstības koncepcijā" un
 - (b) "Ielu tīkla attīstības shēmā (12 gadu perspektīva)".
- (2) RTP [1] risinājumi ir papildināti, ņemot vērā sekojošo:
 - (a) Torņakalnam pieguļošās statistiskās zonas (RAP - 3.pielikumā), ieskaitot detālplānojuma teritoriju, sakarā ar iecerēto apbūves intensifikāciju, tiks apmeklētas vairāk kā 2 reizes intensīvāk, nekā bija aplēsts RAP [2] sastāvā, bet noslogojums uz pašu detālplānojuma teritoriju pieaugs desmitiem reižu;
 - (b) projektējamā centra teritorijai ir jānodrošina ērtas saistības ar citiem pilsētas centriem, t.sk. Kreisā krasta rajonu centriem (sagaidāmais plūsmu sadalījums sniegts 2.2. un 2.3.attēlā).
- (3) Ar detālplānojuma teritoriju saistīto transporta plūsmu struktūra sniegta 2.4. un 2.5.attēlā (aplēsts balstoties uz RAP korespondenču matricas datiem).
- (4) Sakarā ar to, ka pagaidām nav zināmi transporta inženierbūvju realizācijas termiņi (īpaši Zemgales tilta būvniecība un līdz ar to iespēja izmantot Akmens tiltu tikai sabiedriskajam transportam un gājējiem), ielu tīkla struktūra un klasifikācija projektēta kā "atklāta" sistēma (2.8.attēls - 3.kārta), kuras realizācija ļaus attīstīt satiksmes infrastruktūru elastīgi un pakāpeniski.
- (5) Ielu tīkla sadalījums pēc funkcionālās nozīmes arī izstrādāts atbilstoši punktā 2.1.(6) minētām transporta infrastruktūras pilnveidošanas 1. un 2. kārtām, sniegts 2.6.un 2.7.attēlos.
- (6) Transporta mezgla (autoostas un dzelzceļa stacijas) apmeklētāju automobiļu izvietošanai ierīkojamas autonomvietnes, pavisam ap 200 – 250 vietām (teritorijas platība - ap 0,5 - 0.6 ha). Stāvparku paredzēts izvietot dienvidu un ziemeļu pusē no dzelzceļa stacijas - attiecīgi 600 (līdz 2012.gadam) un 350 (līdz 2018.gadam) vietām. Pēc RTP aplēses termiņa (2018.gads) autostāvvietas ar analogiskām funkcijām pēc vajadzības var tikt attālināta no centra robežas uz pilsētas perifērijas teritorijām.

Transporta plūsmu sadalījums Darbadienas rīta maksimumstundā

2.2.attēls

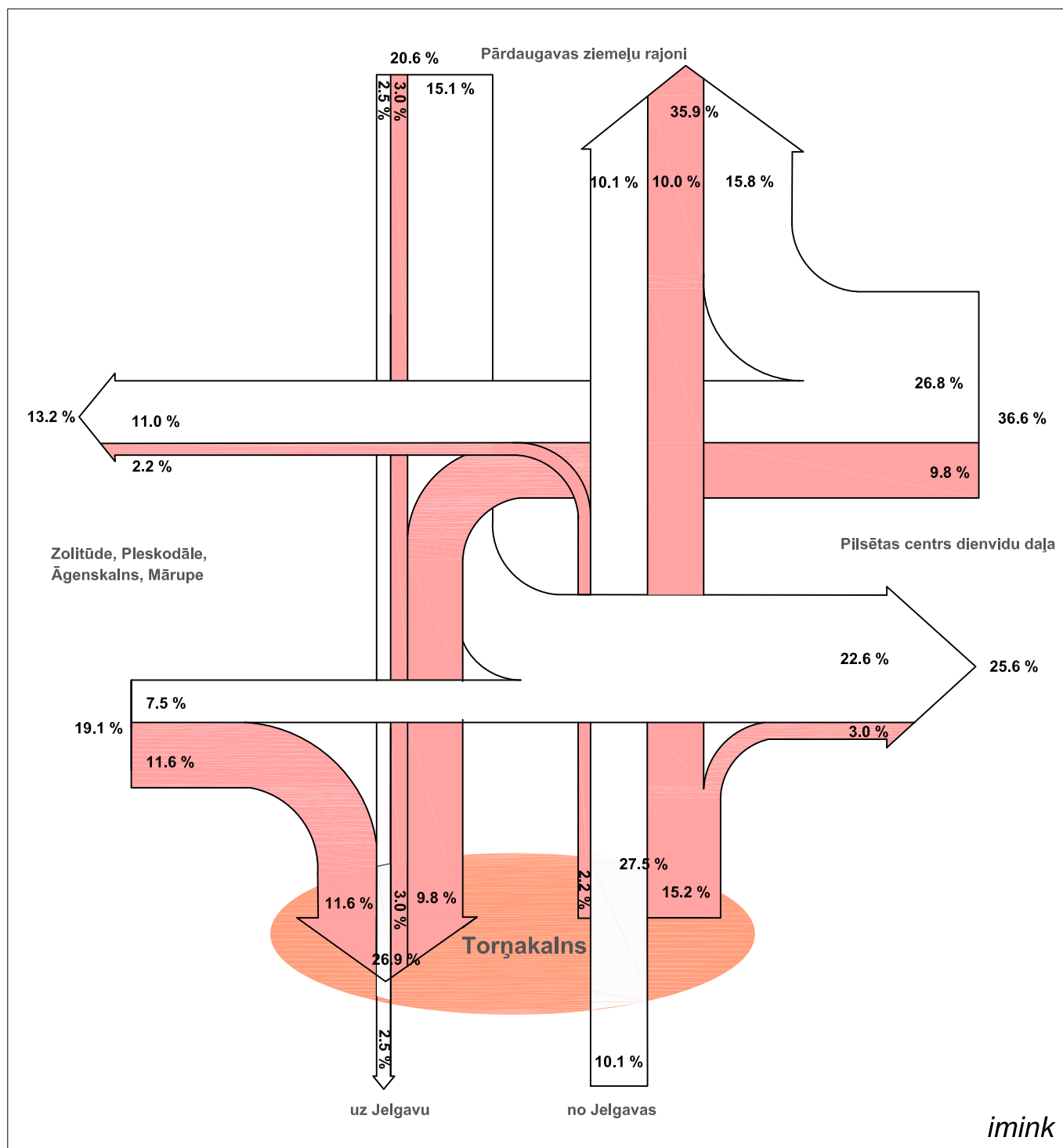


Apzīmējumi

- ar Torņakalna teritoriju saistītās plūsmas (bez jaunā administratīvā centra)
- attiecībā pret Torņakalnu tranzītās plūsmas

Transporta plūsmu sadalījums Darbdienas rīta maksimumstundā

2.3.attēls



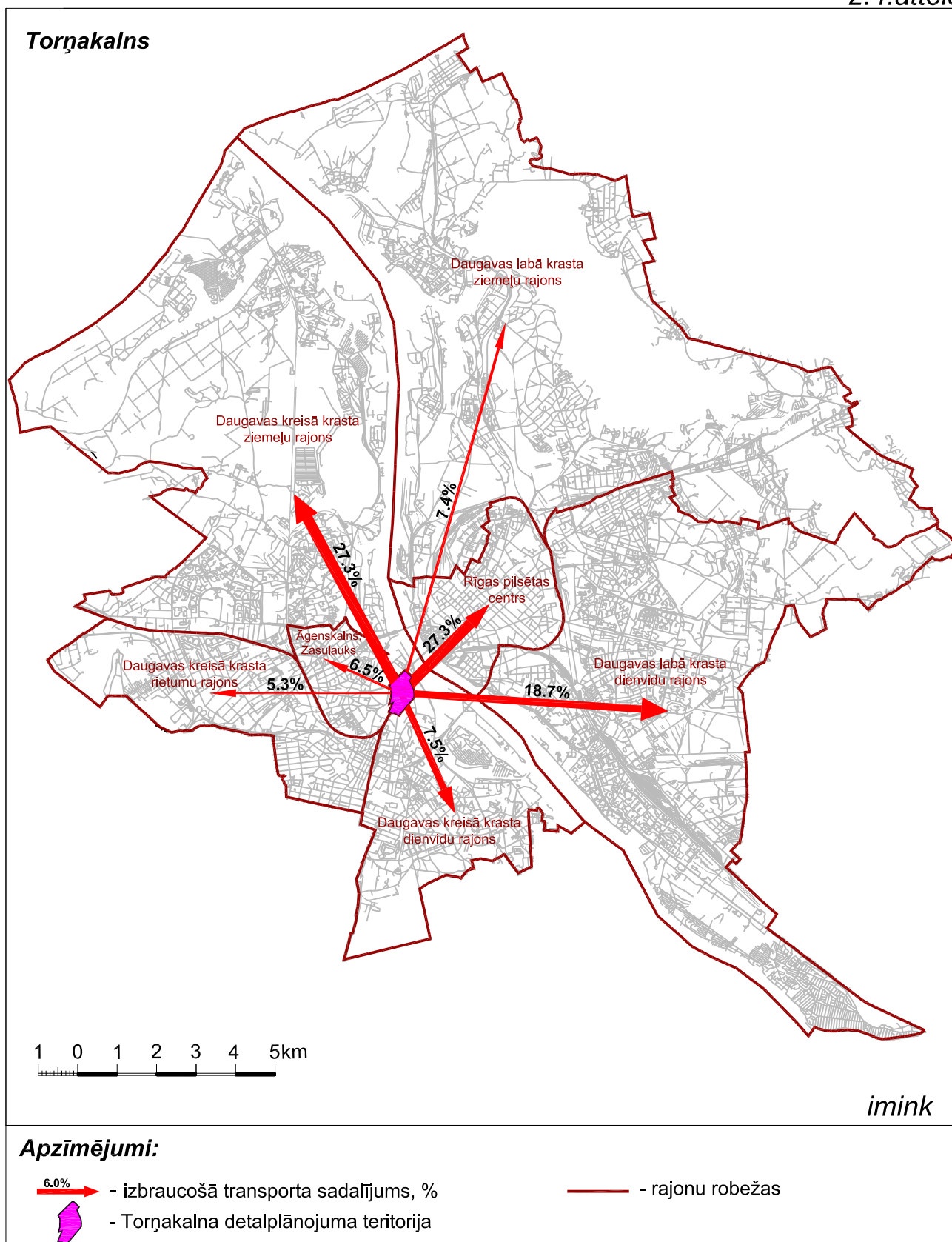
Apzīmējumi

- ar Torņakalna administratīvā centra apbūvi saistītās plūsmas
- attiecībā pret Torņakalnu tranzītās plūsmas

Izbraucošā transporta sadalījums

2018.gada darbadienas rīta maksimumstunda

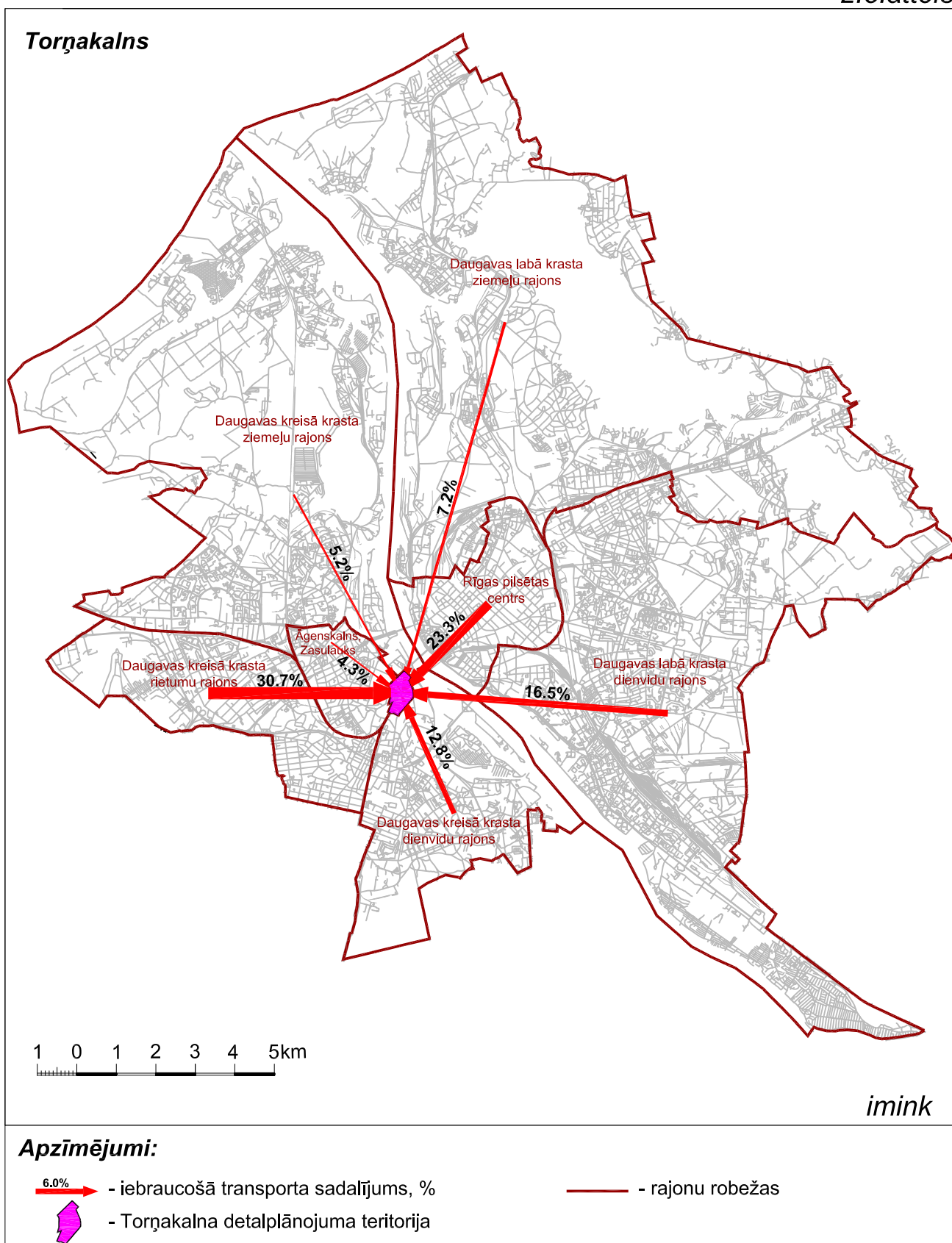
2.4.attēls



Iebraucošā transporta sadalījums

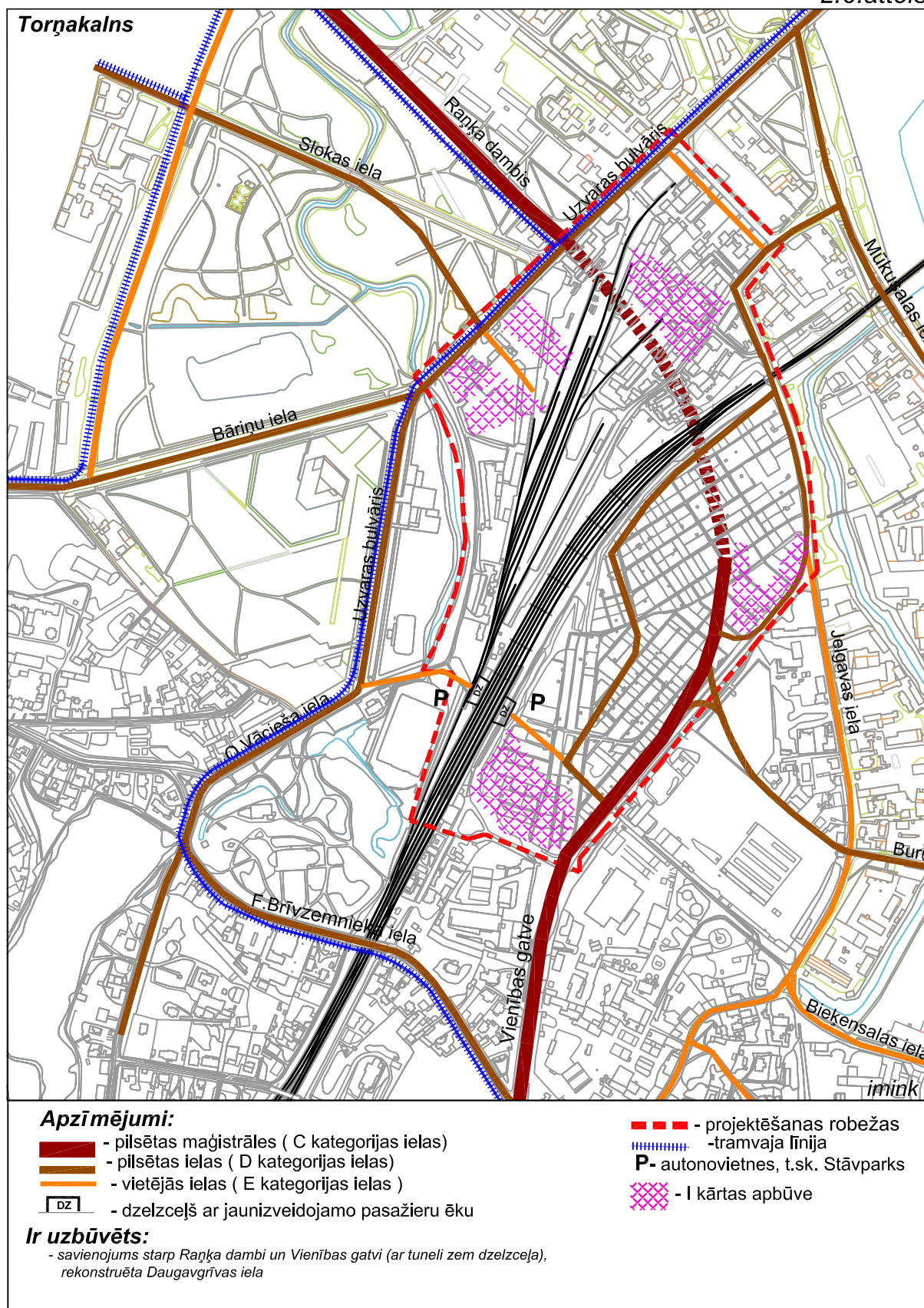
2018.gada darbadienas rīta maksimumstunda

2.5.attēls



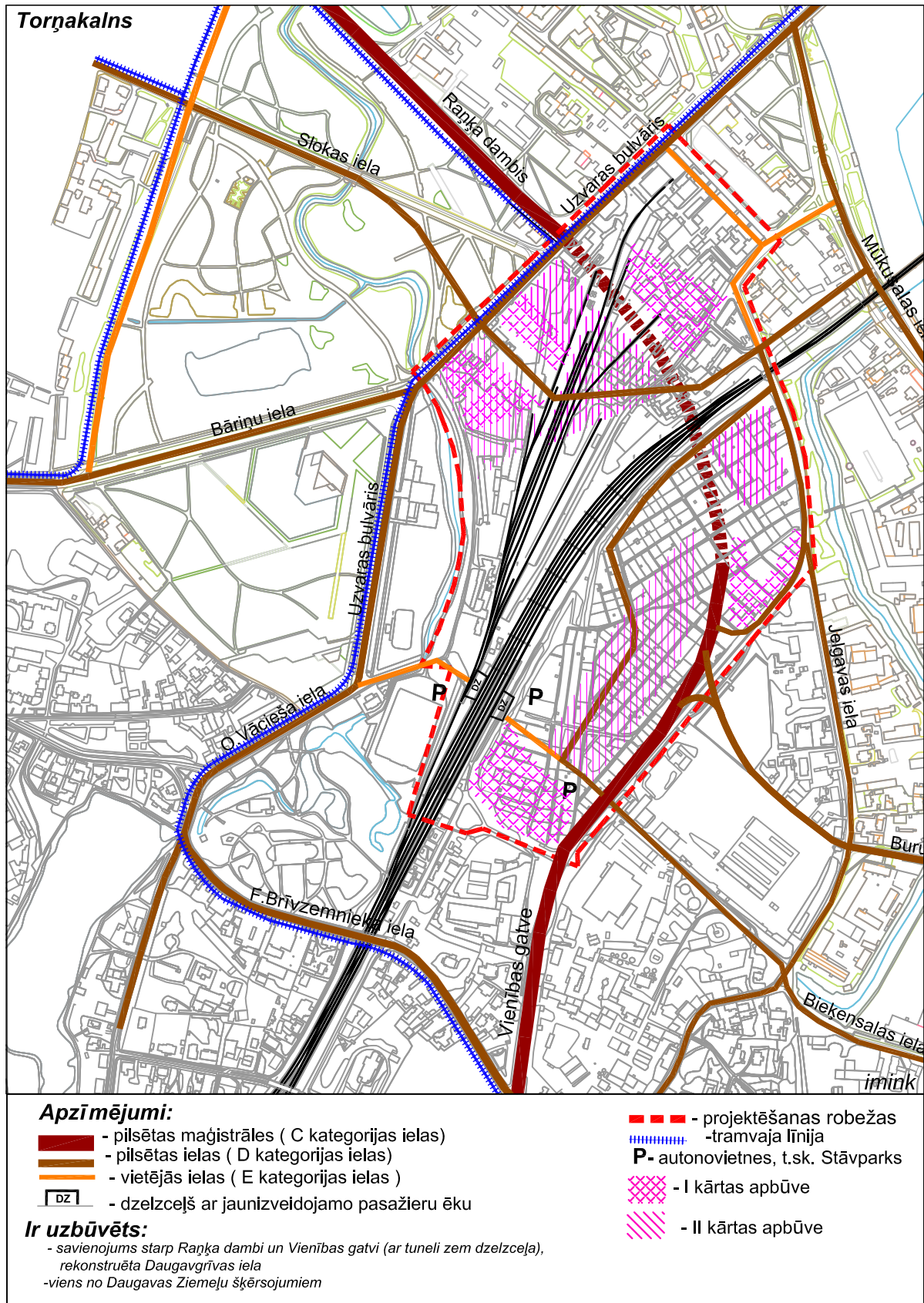
Ielu tīkla sadalījums pēc funkcionālās nozīmes un tramvaja trasējuma "A" variants (I kārtā)

2.6.attēls



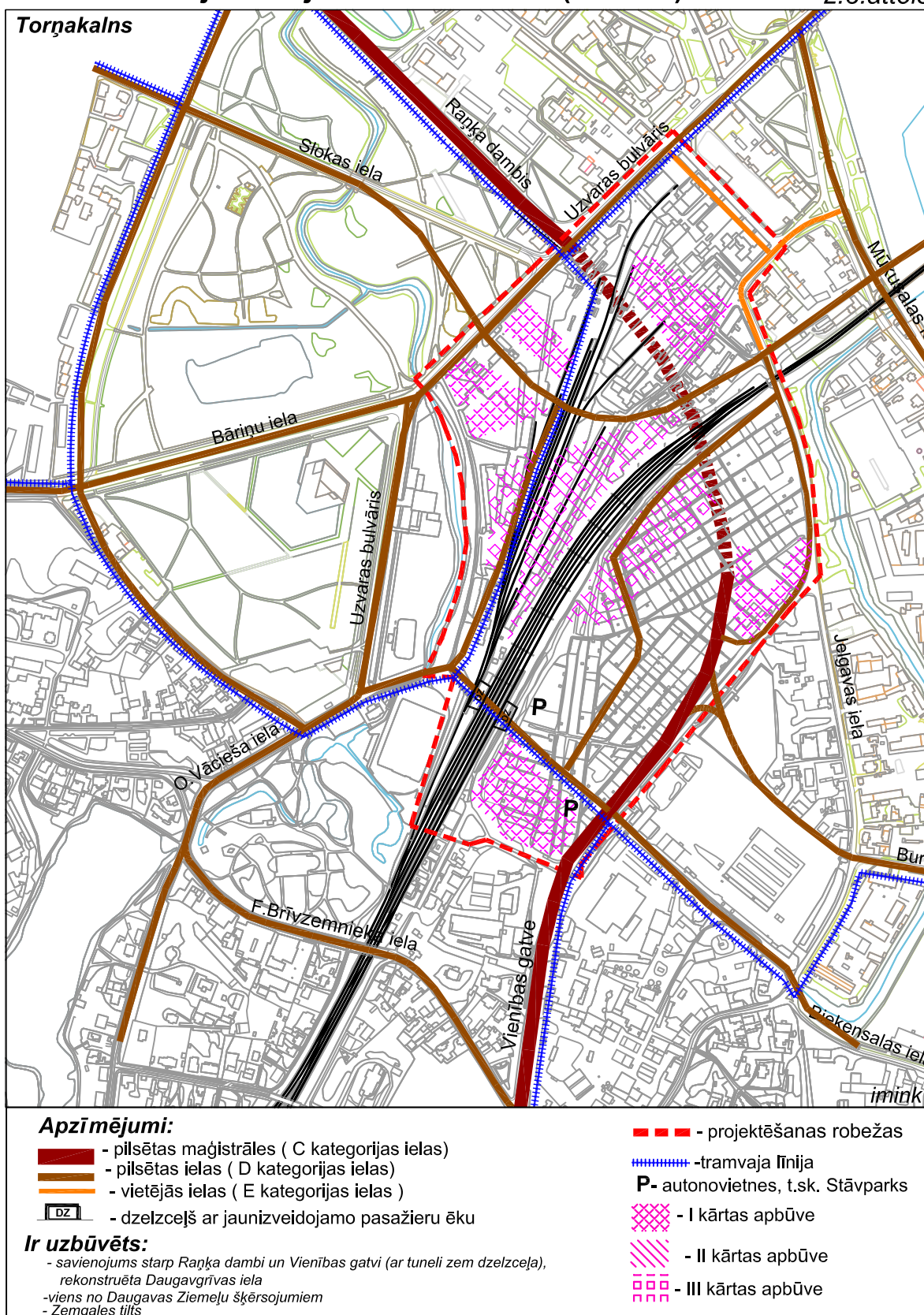
Ielu tīkla sadalījums pēc funkcionālās nozīmes un tramvaja trasējuma "A" variants (II kārtā)

2.7.attēls



Ielu tīkla sadalījums pēc funkcionālās nozīmes un tramvaja trasējuma "A" variants (III kārtā)

2.8.attēls



- (7) Atsevišķus objektus apkalpojošām autostāvvietām jābūt izvietotām objektu zemes gabalos. Uz ielu brauktuvēm autotransporta stāvēšana pieļaujama tikai vietās, kur tas netraucē satiksmi.

2.2.2. Sabiedriskais transports

- (1) Saskaņā ar RTP [1] apstiprinātām transporta politikas tēzēm, kā arī ņemot vērā teritorijas izvietojuma īpatnības pilsētas plānā (pilsētas centra tuvums un problēmas ar Akmens tilta pieeju pārslogotību ar transportu), teritorijā ir nepieciešama sabiedriskā transporta attīstība apmeklētāju apkalpošanai.

- (2) Tramvaja līniju piedāvāts trasēt pēc "lokveida" shēmas, apkārt Uzvaras parkam, kuras īstenošanas rezultātā, pēc vajadzības, varētu tikt organizēts plašs maršrutu tīkls:

- "A" variantā tramvaja līnija trasēta, izmantojot Raņķa dambi un Bieķensalas ielu (2.6.-2.8. attēls),
- "B" variantā tramvaja trasējumam piedāvāts izmantot Slokas un Bieķensalas ielu turpinājumu (4.pielikumā).

Iepriekšējais variantu salīdzinājums sniegts tabulā (ar "+" apzīmēta varianta priekšrocība, ar "-" trūkums):

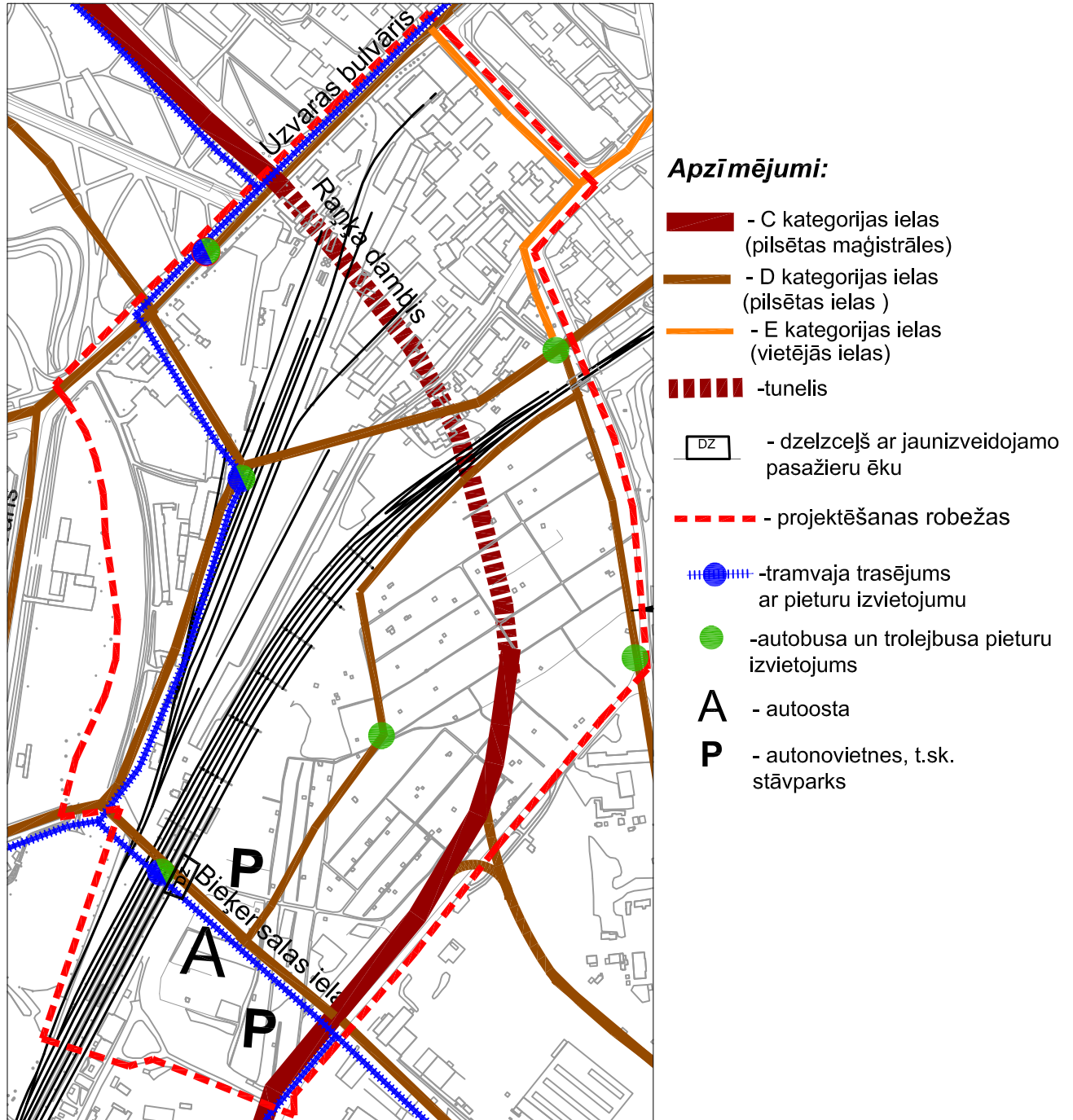
	„A” variants	„B” variants	Secinājums
Potenciālo pasažieru skaita pieaugums tramvaja līnijai pieguļošajā teritorijā	+	-	Rekomendējamā varianta galīgai izvēlei jāizstrādā kopēja pilsētas, t.sk. Daugavas kreisā krasta tramvaja shēma ar tehniski-ekonomisku pamatojumu.
Jaunas būvniecības papildus apjomi tramvaja līnijas ierīkošanai	-	+	

- (3) Autobusu un trolejbusu maršruti ir jāorganizē visās maģistrālajās un pilsētas nozīmes ielās (C un D kategorijas), ar attālumu starp pieturvietām 400 – 600 m.
- (4) Priekšlikumi sabiedriskā transporta līniju trasējumam un pieturvietu izvietojumam detālplānojuma teritorijā sniegti 2.9.attēlā.
- (5) Saskaņā ar Rīgas autoostu izvietojuma, ietilpības un apkalpojamo maršrutu organizācijas kompleksām izpētām [10], Torņakalna autoostā paredzēts apkalpot tālsatiksmes un rajona maršrutus no Zemgales un Kurzemes virzieniem.

Sabiedriskā transporta pieturu principiāls izvietojums detālpāņojuma teritorijā

Torņakalns

2.9.attēls



(6) Priekšlikumi dzelzceļa stacijas sliežu ceļu un pasažieru apkalpošanas reorganizācijai sniegti *1.pielikumā*. Dzelzceļa integrāciju kopējā pilsētas sabiedriskā transporta sistēmā, kā arī tā izmantošanas intensifikāciju veicinās:

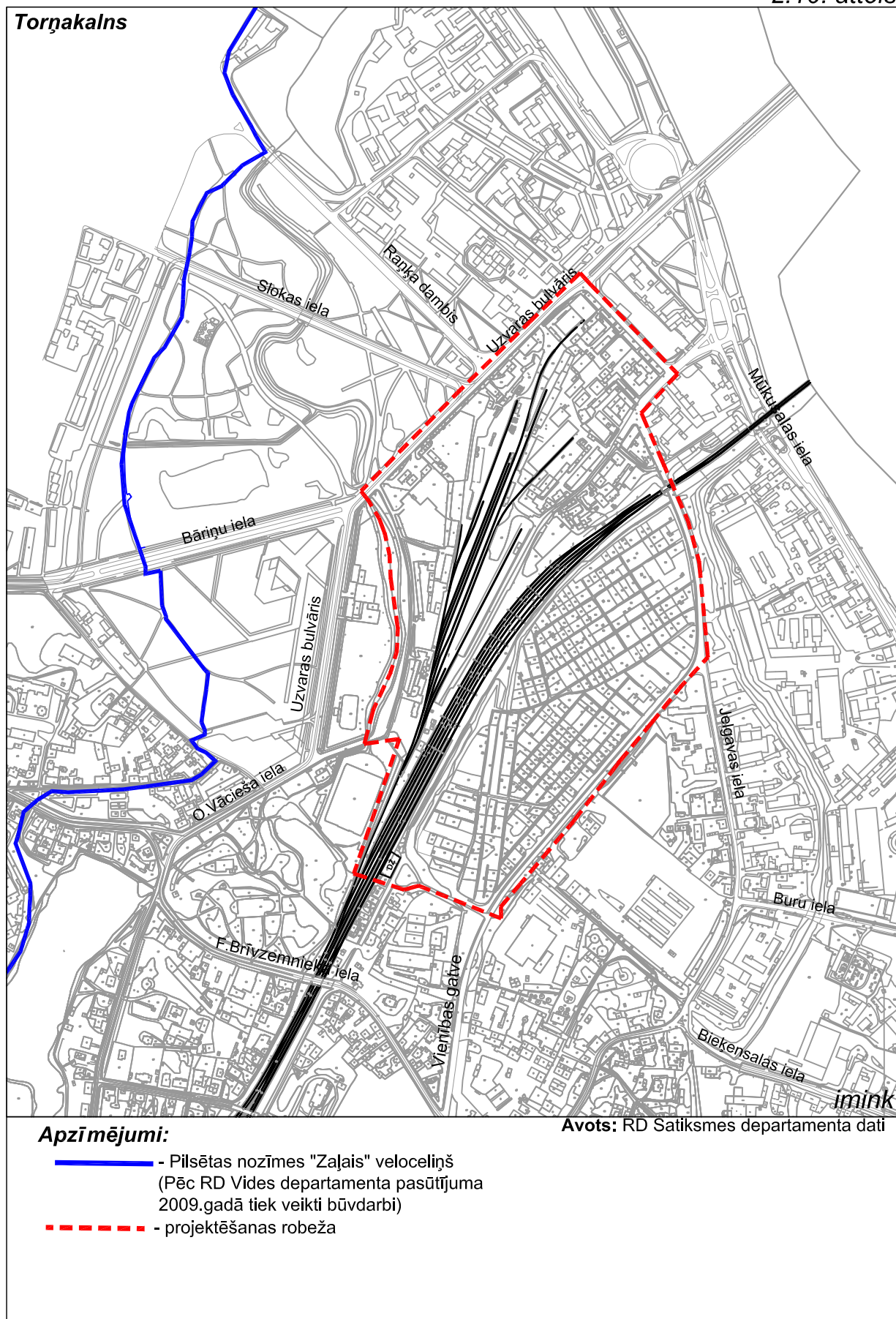
- (a) Torņakalna stacijas labāka sasaiste ar teritorijas plānojuma struktūru, nodrošinot gājēju plūsmām ērtus un drošus ceļus līdz apmeklējuma objektiem un sabiedriskā transporta pieturvietām, t.sk. O.Vācieša ielas pusē;
- (b) vienotā transporta mezgla ierīkošana - iespējams, apvienojot dzelzceļa un autoostas pasažieru apkalpošanas līdzīgas funkcijas, izveidojot autonovietni un pārsēšanās mezglu uz pilsētas sabiedriskā transporta maršrutiem; mezgla teritorijā nodrošināmi ērti un droši gājēju un velo celiņi, kā arī ierīkojamas velonovietnes.

2.2.3. Gājēju un veloceļu trases

- (1) Gājēju un veloceļi tiek izmantoti lietišķiem mērķiem un atpūtai.
- (2) Gājēju lietišķie virzieni, galvenokārt, saistīti ar pārvietojumiem starp dzīves vietām, publiskiem objektiem un sabiedriskā transporta pieturvietām. Tiem ir jānodrošina pēc iespējas taisnāki, ērti, apgaismoti ceļi, atdalīti no brauktuvēm.
- (3) Pie publiskiem objektiem jānodrošina velonovietnes.
- (4) Pastaigām izmantojamie gājēju un veloceļi ir apzaļumojami ar krūmiem ne augstākiem par 0.6 m - no drošības apsvērumiem.

Būvējamā pilsētas nozīmes velociņģa trasējums

2.10. attēls



3. Perspektīvo transporta plūsmu aplēses

3.1. Transporta plūsmu aplēšu metodika

- (1) Teritorijai pieguļošajās ielās pārstāvētas divu veidu transporta plūsmas:
 - (a) maģistrālās transporta plūsmas (caurvedsatiksme); lielumi un virzieni pieņemti, pamatojoties uz RAP [2] sastāvā veiktās perspektīvo transporta plūsmu modelēšanas rezultātiem;
 - (b) teritorijā izvietojamo objektu ģenerētās transporta plūsmas; aplēstas, balstoties uz pasūtītāja sniegtajiem izejas datiem.

3.2. Maģistrālās transporta plūsmas

- (1) *Vieglā un kravas transporta* plūsmu lielumi un virzieni pieņemti saskaņā ar punktā 2.1.(6) pieņemto infrastruktūras pilnveidošanas secību, ņemot par pamatu RAP [2] sastāvā dažādiem attīstības scenārijiem veiktās perspektīvo transporta plūsmu modelēšanas rezultātus (modelēšana veikta ar EMME/2 programmas palīdzību darbadienas rīta maksimumstundām).
- (2) *Sabiedriskā transporta* plūsmu modelēšana Rīgā pagaidām nav pieejama. Veiktajās aplēsēs pieņemts, ka sabiedrisko transportu izmantojušo pasažieru skaits būs par 10-20% mazāks par aplēsto vieglā transporta lietotāju skaita.

3.3. Teritorijā izvietojamo objektu ģenerētās transporta plūsmas

- (1) Teritorijā izvietojamo objektu ģenerētās transporta plūsmas aplēstas, balstoties uz pasūtītāja sniegtajiem izejas datiem (apbūves maksimālais variants – turpmāk „max”), trīs laika periodiem (būvniecības kārtām), saskaņā ar 2.1.(6) minētiem nosacījumiem.
- (2) Aplēses veiktas, ņemot par pamatu:
 - paredzētos jaunās būvniecības apjomus (m²) un to funkcionālo izmantošanu,
 - dažādu objektu ekspluatācijas rezultātā ģenerēto braucienu skaitu rīta maksimumstundā uz noteiktu mērvienību,
 - transporta plūsmu sadalījumu pa virzieniem - par pamatu pieņemti dati no RAP [2] transporta korespondenču matricas, atbilstoši 2.4. un 2.5. *attēlā* parādītajam procentuālajam sadalījumam (% no kopējā ar rajonu saistīto braucienu skaita).

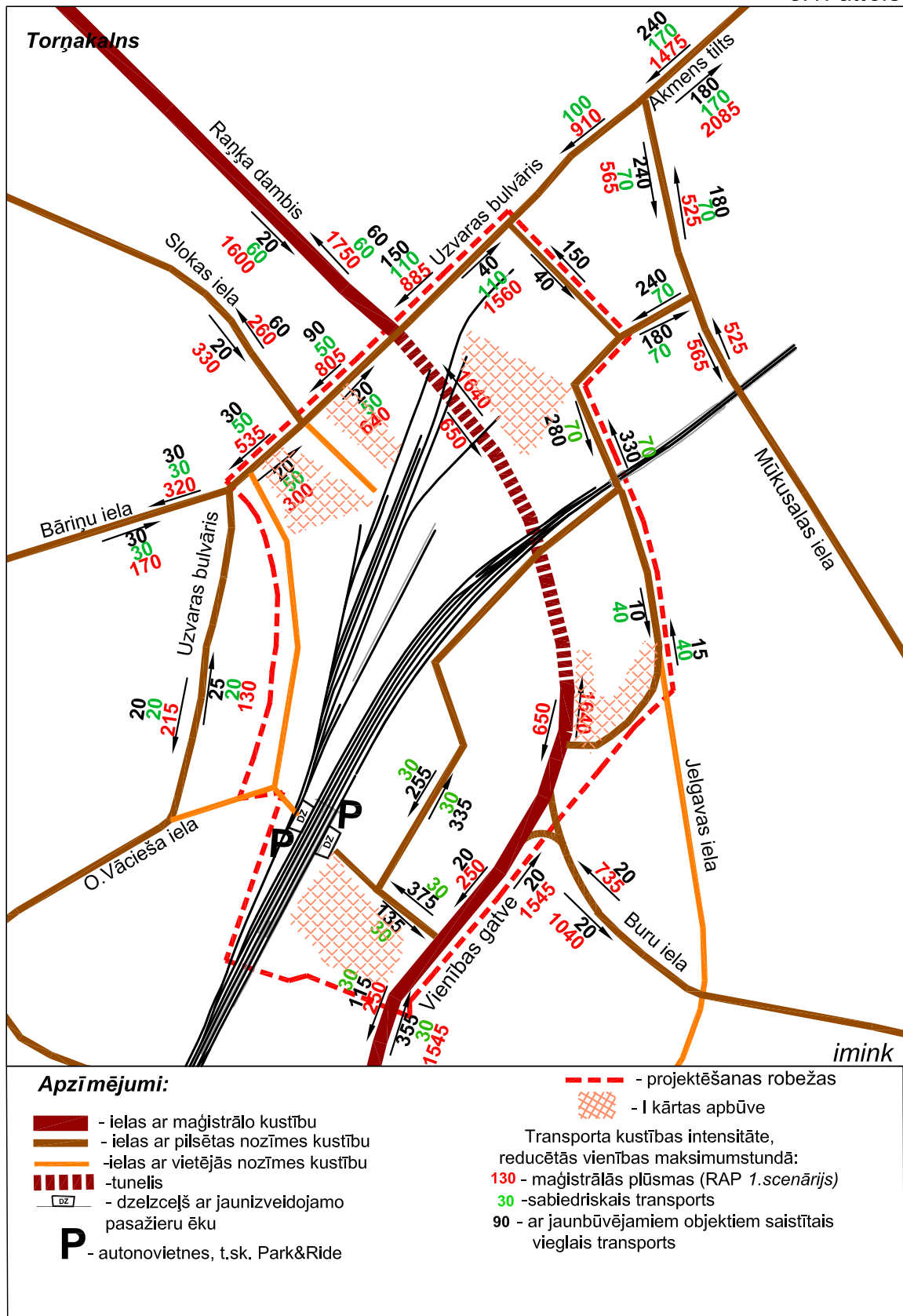
3.4. Summāras transporta plūsmas

- (1) Torņakalna ielu tīkla trīs būvniecības kārtām aplēstās summārās transporta plūsmas sniegtas 3.1.- 3.6. *attēlā*.
- (2) Pirmajā un otrajā būvniecības kārtās projektētais ielu tīkls ļauj apkalpot aplēstās transporta plūsmas, izmantojot ielās pa vienai kustības joslai katrā virzienā.
- (3) Prelimināri novērtēts, ka trešajā būvniecības kārtā transporta plūsmu (aplēstas saskaņā ar apbūves „max” variantu) apkalpošanai maksimumstundās kritiskajā ielu tīkla posmā - Zemgales ielā - ir nepieciešamas 3 – 4 braukšanas joslas katrā virzienā, t.sk. 2 joslas plūsmām, saistītām ar jaunbūvējamo objektu apkalpošanu detālpilānojuma teritorijā.
- (4) Ņemot vērā vairākus nezināmos, nosakot ar Zemgales un Akmens tilta izmantošanu saistīto maģistrālo plūsmu dinamiku, un sakarā ar to, ka lielākas plūsmas nespēs pārstrādāt labā krasta ielu tīkls, darbā pieņemts, ka detālpilānojuma teritorijas apkalpošanai jārezervē pa vienai braukšanas joslai pieejās pie Zemgales tilta, tātad Zemgales ielā.
- (5) Papildus aplēsts minimālais apbūves variants („min”) - 3.7. un 3.8. *attēls*, saskaņā ar kuru teritorijā ziemeļos no dzelzceļa biroju apbūves apjomi samazināti apmērām divkārtīgi salīdzinājumā ar iepriekš pieņemto „max” variantā (3.3. un 3.6. *attēls*).
- (6) Ņemot par pamatu vienas braukšanas joslas caurlaides spēju, novērtēts, ka biroju apbūves apjomiem „min” variantā ir rezerve, un tie varētu tikt palielināti apmēram par 20-25%.

1. būvniecības kārtā

Transporta plūsmas reducētās vienības maksimumstundā

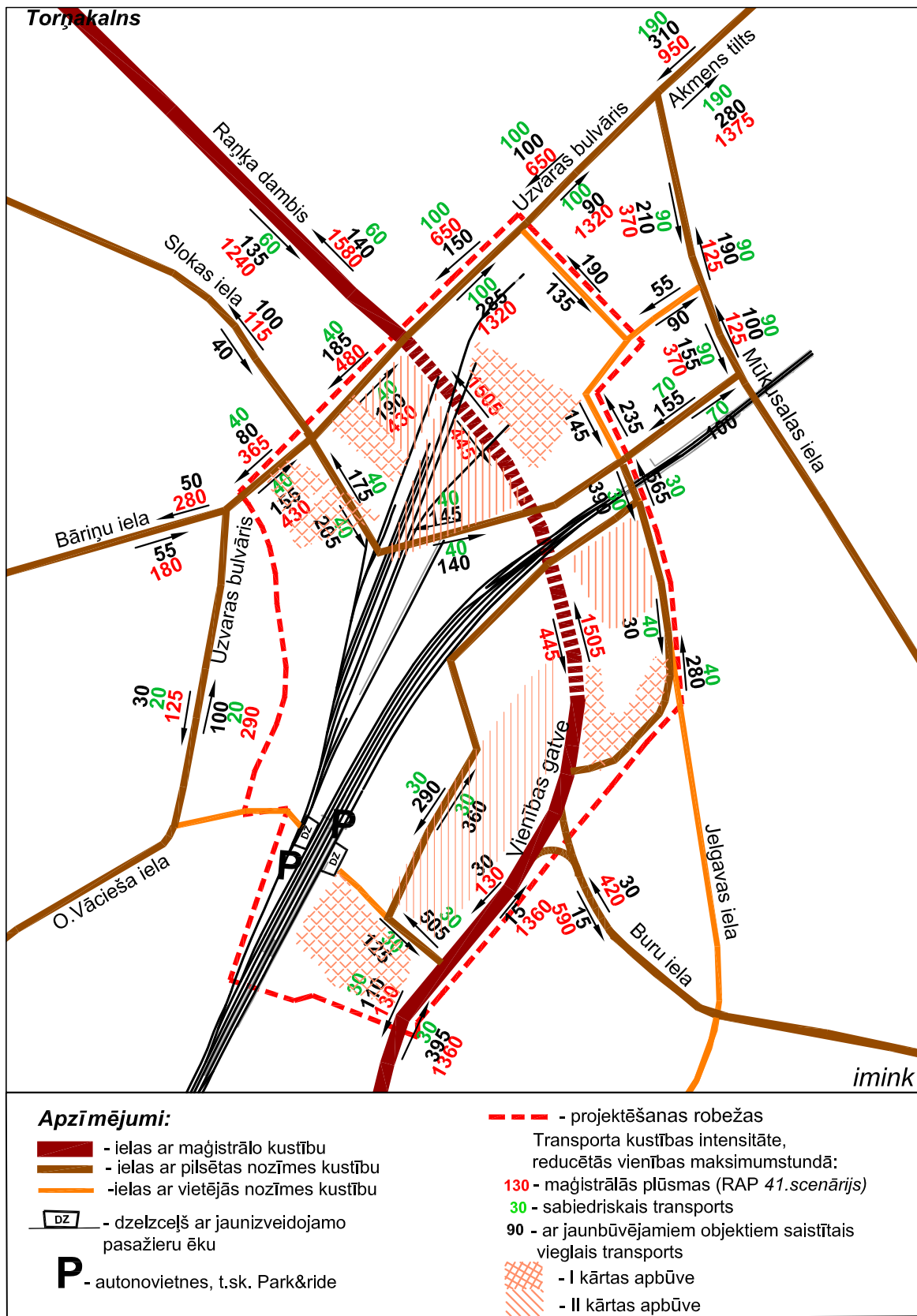
3.1. attēls



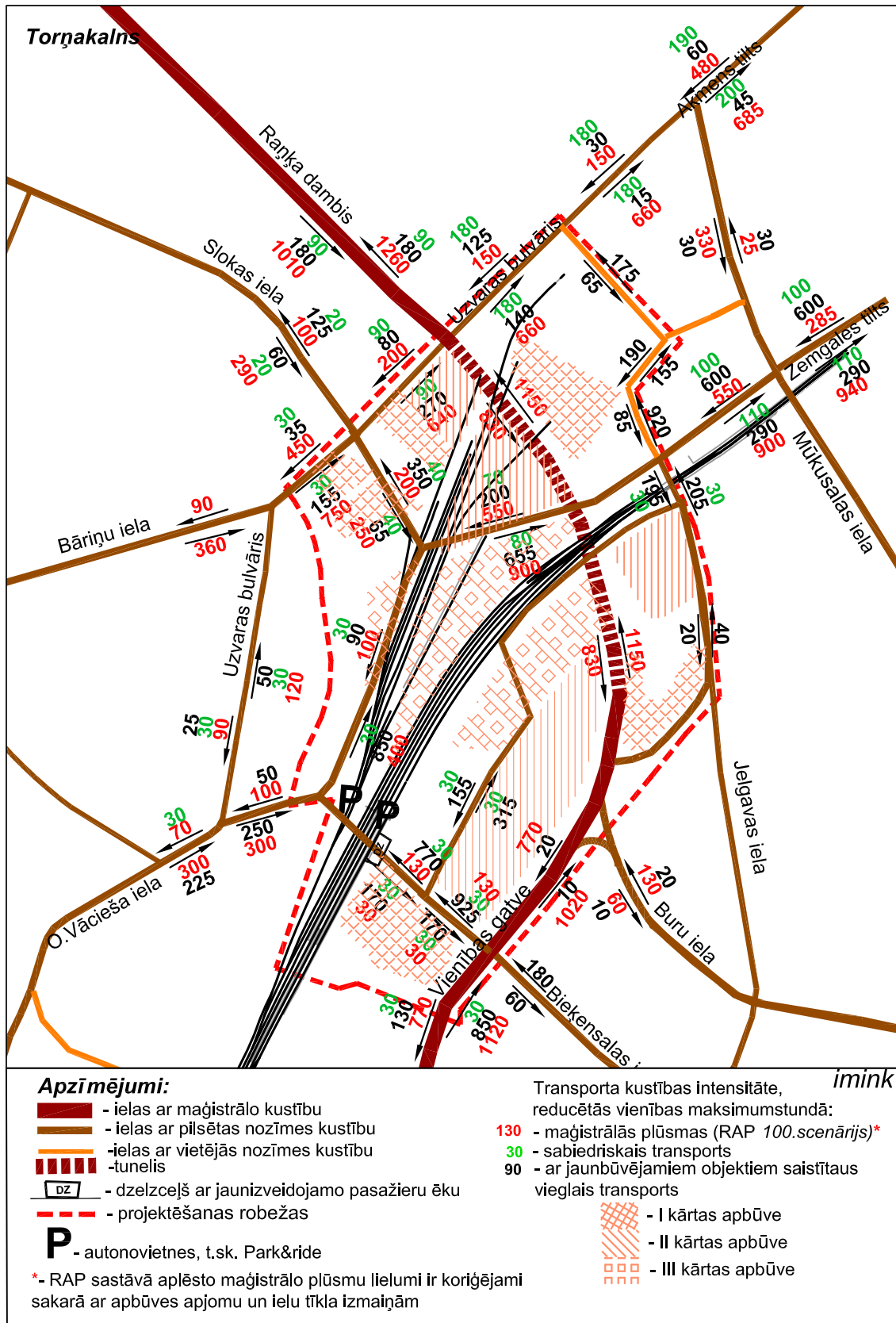
2. būvniecības kārtā

Transporta plūsmas
reducētās vienības maksimumstundā

3.2. attēls



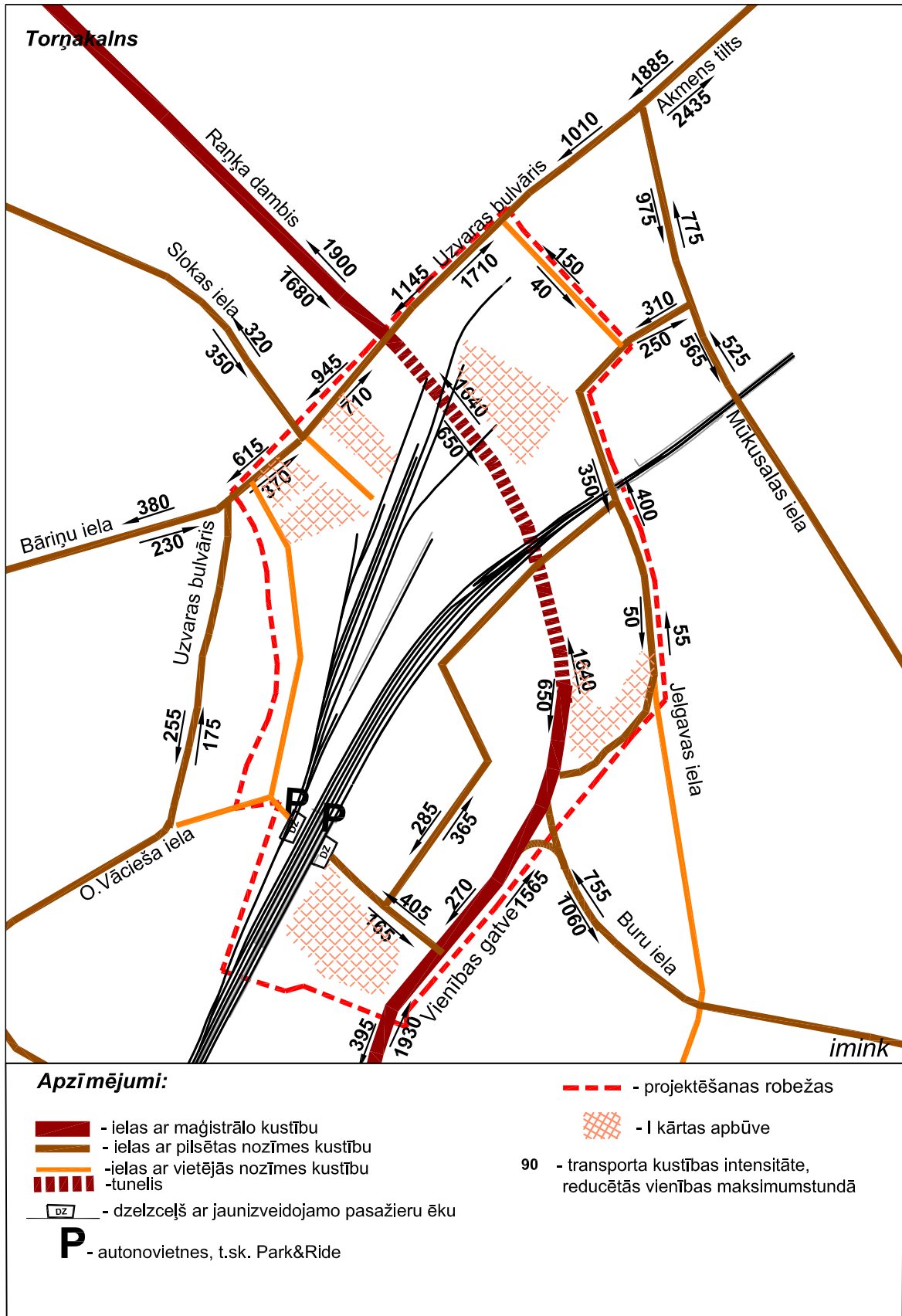
3.būvniecības kārta Transporta plūsmas (maksimālās apbūves variants) reducētās vienības maksimumstundā 3.3. attēls



1. būvniecības kārtā

Summārās transporta plūsmas reducētās vienības maksimumstundā

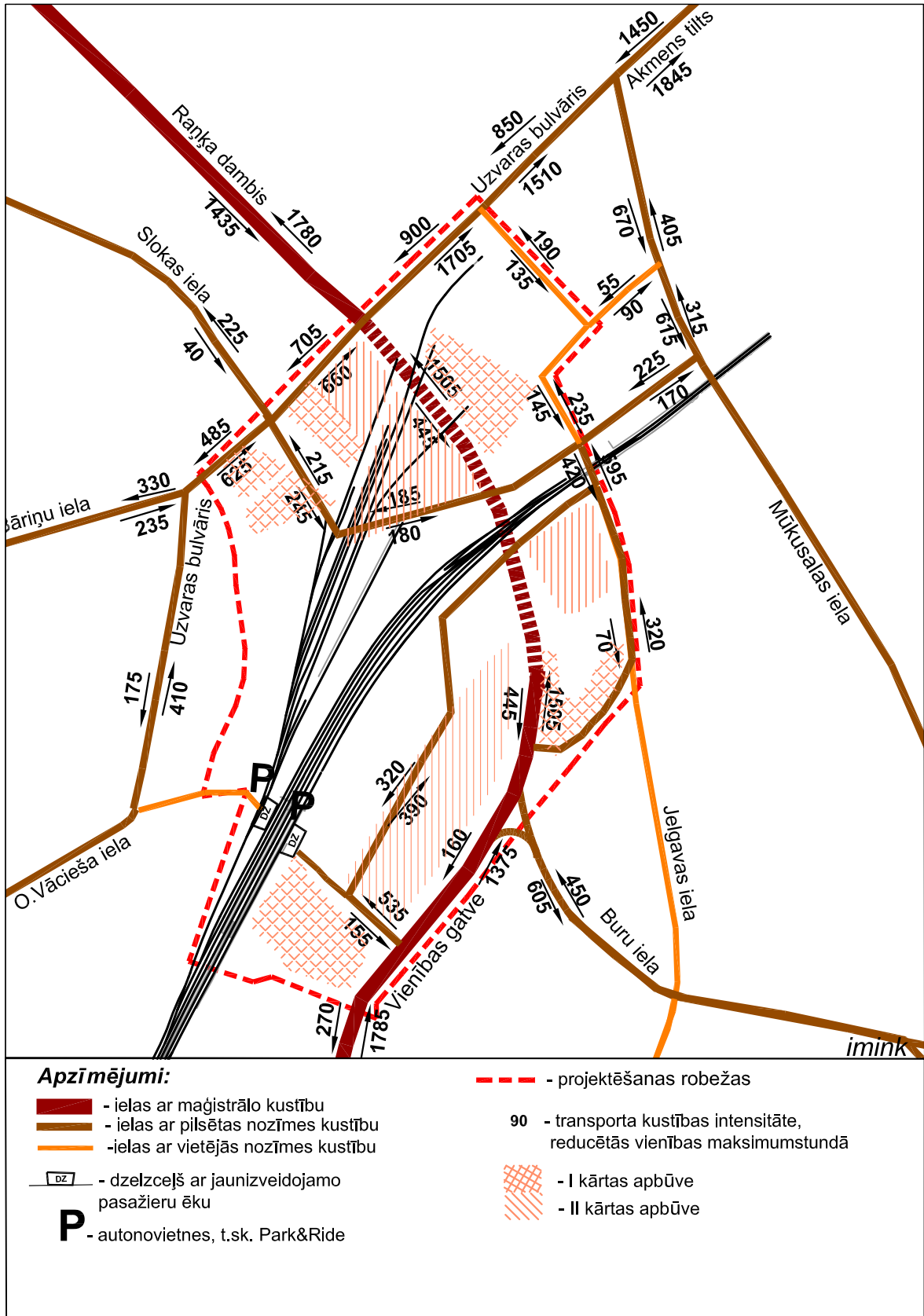
3.4.attēls



2. būvniecības kārtā

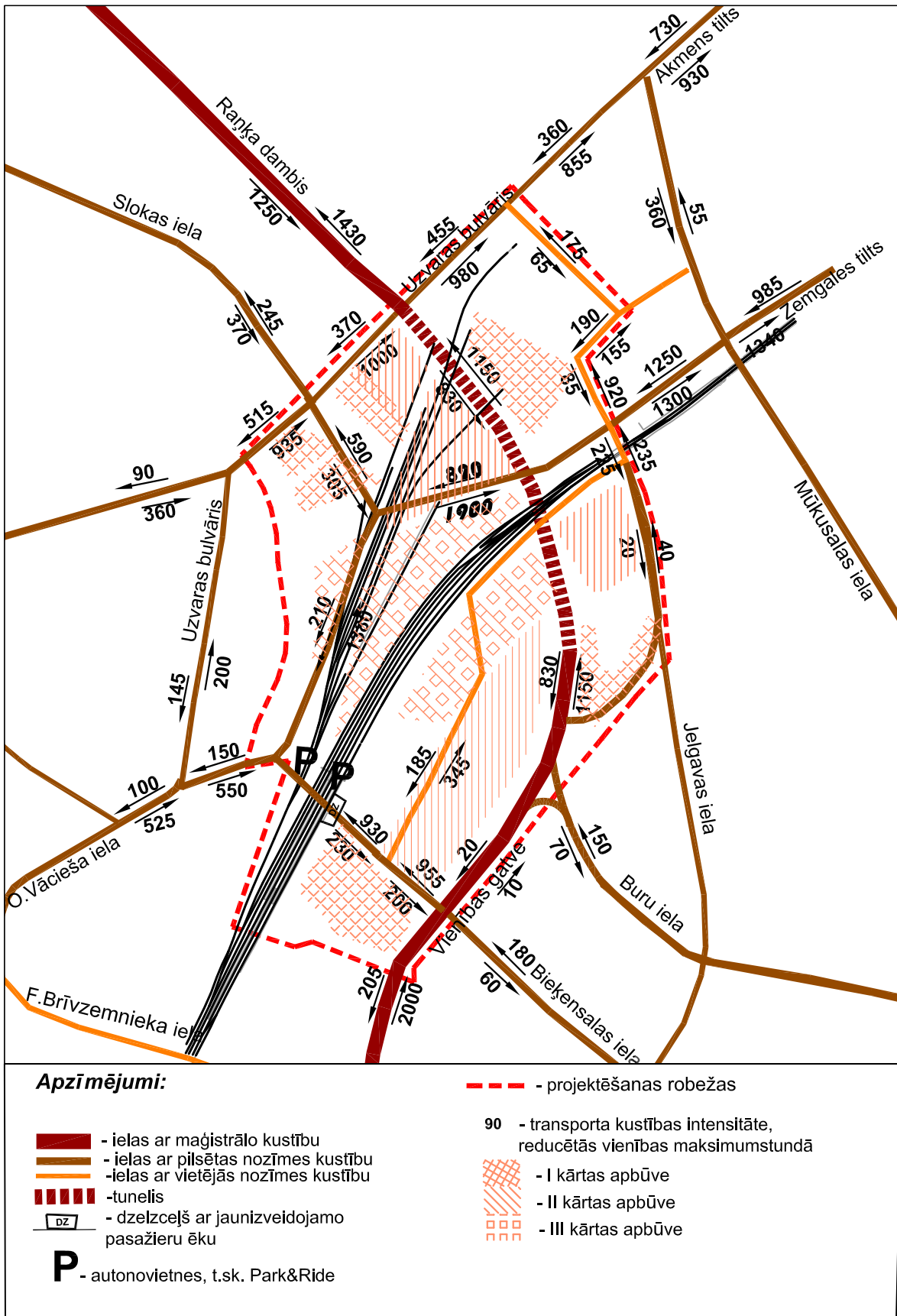
Summārās transporta plūsmas reducētās vienības maksimumstundā

3.5.attēls



3.būvniecības kārta Summārās transporta plūsmas (maksimālās apbūves variants) reducētās vienības maksimumstundā

3.6. attēls

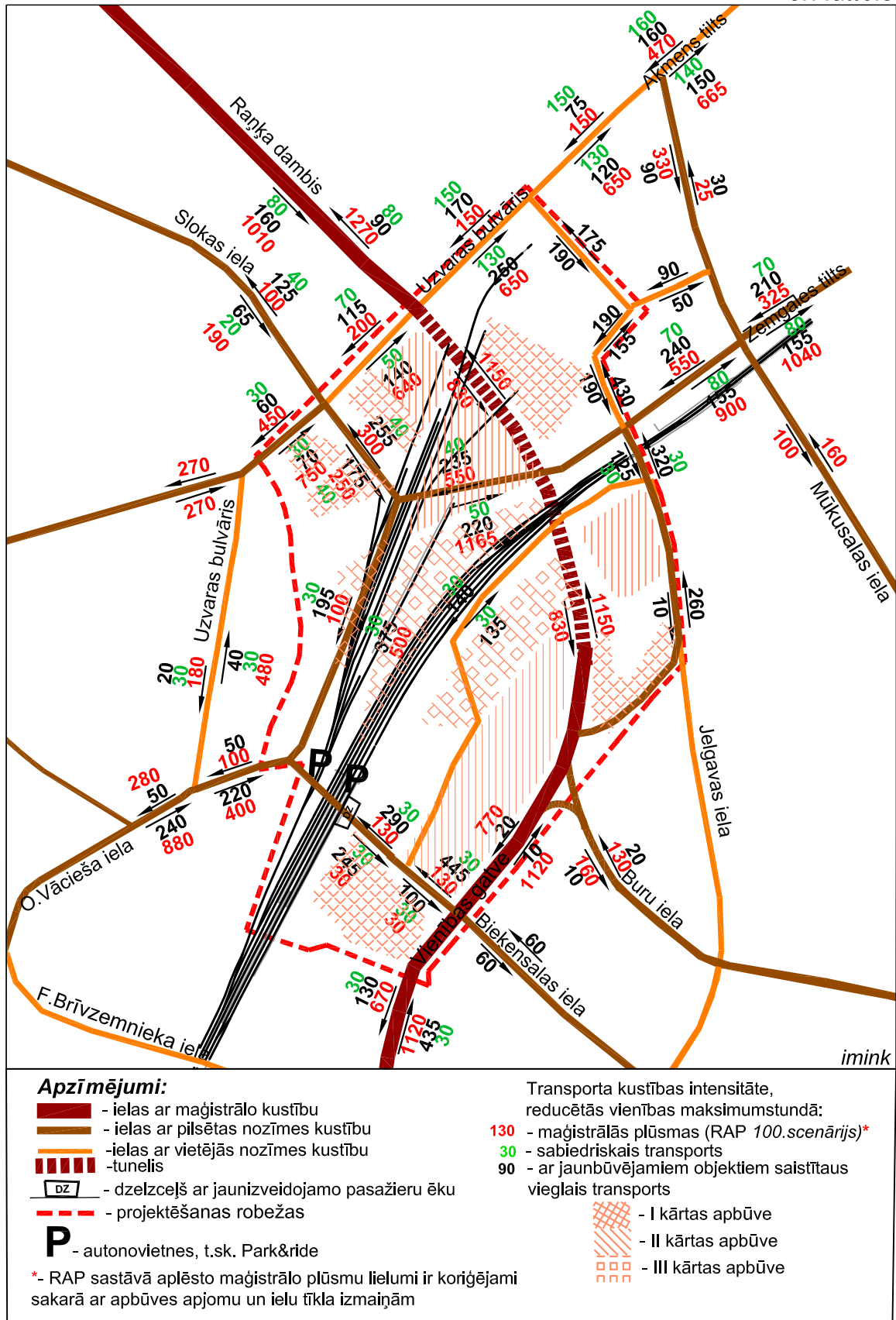


3.būvniecības kārta

Transporta plūsmas (ierobežotais apbūves variants)

reducētās vienības maksimumstundā

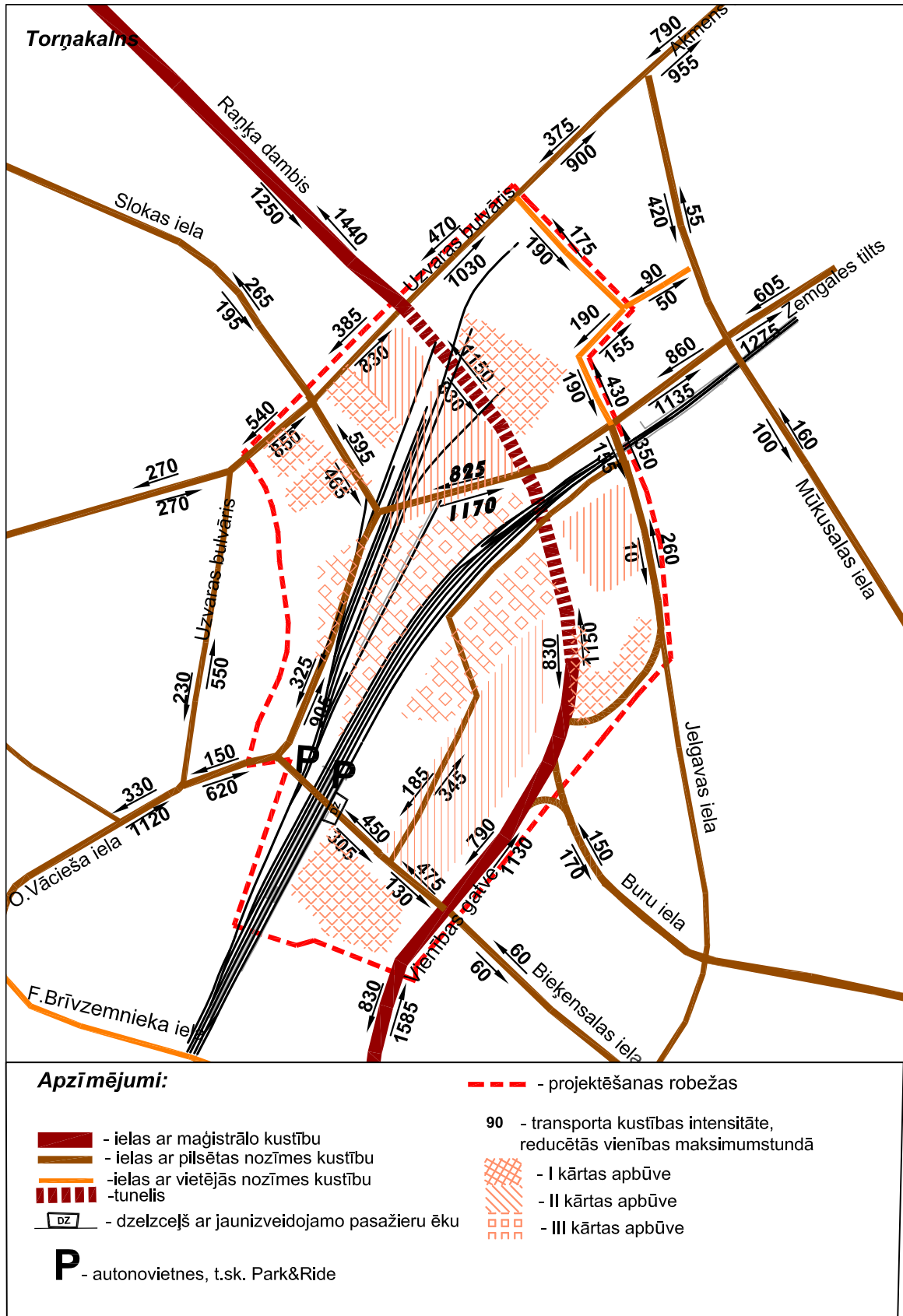
3.7.attēls



3.būvniecības kārta

Summārās transporta plūsmas (ierobežotais apbūves variants)

reducētās vienības maksimumstundā 3.8. attēls



3.5. Secinājumi

- (1) Pirmajā un otrajā būvniecības kārtā projektētā ielu tīkla parametri ļauj apkalpot sagaidāmo transporta kustības intensitāti.
- (2) Trešajā būvniecības kārtā ierosināts ierobežot izejas datus minētos būvniecības apjomus pēc „max” varianta, samazinot tos par 20-25% (sakarā ar Zemgales tilta pieeju nepietiekamu caurlaides spēju labajā krasta, un lai nebūtu jāpaplašina ielu sarkanās līnijas Torņakalna teritorijā).
- (3) Sakarā ar to, ka aplēsēm nebija iespējams iegūt pietiekoši ticamus izejas datus (satiksmes infrastruktūras pilnveidošanas termiņi, teritoriju apbūves tempi u.tml.), uzskatām par nepieciešamu turpmāk veikt monitoringu attiecībā uz teritorijas apbūves, satiksmes maģistrāļu un teritoriju apkalpojošas infrastruktūras attīstību un transporta kustības intensitātes dinamiku.

Izmantotā dokumentācija

1. "Rīgas teritorijas plānojums 2006.-2018.gadam" ar grozījumiem, stājās spēkā ar 28.08.2009.
2. "Rīgas attīstības plāns 2006.-2018.gadam" (RAP), SIA "IMINK", 2005
3. "Rīgas centrālās daļas Daugavas kreisā krasta satiksmes infrastruktūras attīstības scenāriju izstrāde", SIA "IMINK", 2007.
4. "Rīgas centrālās daļas Daugavas kreisā krasta satiksmes infrastruktūras attīstības analīze uz 2012. un 2018.gadu", Ija Niedole, 2007.
5. "Jaunā Rīgas centra Torņakalnā Būvprogramma", "Fletcher Priest Architects Ltd.", 2009.
6. "Detālpilnojumā koncepcija Torņakalna administratīvajam centram", SIA "Metrum", 2009.
7. "Latvijas Nacionālās bibliotēkas un Akustiskās koncertzāles transporta esošās situācijas analīze un priekšizpēte", SIA "Solvers", 2006.
8. "Автовокзалы и пассажирские автостанции", Ю.А.Гольденберг. 1971.
9. "Rīgas pilsētas ceļu klasifikācijas izstrāde" (RD 20.12.2005. saistošo noteikumu Nr.34 "Rīgas teritorijas izmantošanas un apbūves noteikumu" grozījumi), SIA "BRD projekts", starpziņojums.
10. "Rīgas jaunā administratīvā centra Torņakalnā esošās un nepieciešamās transporta infrastruktūras pētījums", SIA "BRD projekts" 2006.
11. "Trip Generation Manual", San Diego Municipal Code, 2003.

Pielikumi:

1. pielikums: Dzelzceļš,
2. pielikums: Fragmenti no RAP kartogrammām,
3. pielikums: Rīgas teritorijas sadalījums statistiskajās zonās,
4. pielikums: Tramvaja trasējuma „B” variants.

1. pielikums

Dzelzceļa transporta jautājumi

1. Pašreizējā situācija

- (1) Torņakalns pašlaik vairs nav stacija, bet ir tehnisks sadales punkts ar platformām pasažieru apkalpošanai un kā stacija skaitās tikai nosacīti. Visas pārmijas un signāli, kā arī vilcienu kustības organizācija tiek vadīta no centrālā posteņa Rīgā.
- (2) Sadales punkta Torņakalns sliežu ceļiem pievienoti LDz Dzelzceļa vēstures muzeja, ceļa remonta bāzes un 8. km pievedceļi, kuri pilnībā nodoti to īpašniekiem.
- (3) Pasažieru vilcienu satiksmes ziņā parks A apkalpo piepilsētas iecirkņus Jūrmalas, Jelgavas un Rīgas centra virzienā. Pasažieru apkalpošanai pašlaik kalpo 3 zemās starpceļu platformas (200 mm virs sliežu galviņas) un viena malas platforma. Platformas ir šauras, bez aizsargjoslām, un pasažieru pārejas vienā līmenī ar sliežu ceļiem intensīvas vilcienu kustības apstākļos rada draudus cilvēku dzīvībai.

Kravas vilcieni Jelgavas un Bolderājas virzienā un atpakaļ šķērso Torņakalnu, bet bieži tiek apstādināti Rīgā vai tālākās pieejās, ja rodas sastrēgums, galvenokārt tilta dēļ.

Pasažieru elektro vilcienu skaits diennaktī 2009.gada sarakstā: Jūrmalas virzienā - 69 pāri (faktiski – 47pāri, pārējie – pēc sevišķa rīkojuma), Jelgavas virzienā – 25 piepilsētas vilcienu pāri. Apgrozībā ir arī 2 dīzeļvilcienu pāri – uz Liepāju un Ventspili. Diennaktī Torņakalnu šķērso līdz 10 kravas vilcienu pāri, tukšie elektro un dīzeļvilcieni (depo Zaslauks) kā arī dažādas ceļa remonta mašīnas, drezīnas u.tml., kopā ap 40 vienības.

2. Projekta priekšlikumi

- (1) Līdz ar jaunā Rīgas pilsētas centra izveidošanu Torņakalna zonā sagaidāms paaugstināts pieprasījums pēc pārvadājumiem ar dzelzceļu. Tā popularitāte palielināsies, ja tiks uzlabotas saites ar pilsētas sabiedrisko transportu un attīstīti ceļi gājēju piekļuvei dzelzceļa pieturpunktam.
- (2) Ir jāņem vērā, ka stacijas pārcelšana jaunajā vietā praktiski nav iespējama, jo sliežu ceļi Torņakalnā izkārtoti no visām pusēm ierobežotā teritorijā, un iespēja kaut ko mainīt pastāv tikai tās robežās.

- (3) Izstrādāti priekšlikumi Torņakalna sadales punkta turpmākai attīstībai jaunajos apstākļos, kas laika ziņā sakristu ar jaunā centra izbūvi (*1.rasējums*, M1:2000).
- (4) Centrālajā daļā tiek saglabāti 4 galvenie ceļi - pa diviem uz Zasulauku (III un IV) un Jelgavu (I un II), katrs pāris domāts labās puses vilcienu kustībai, lai gan tehniski uz Rīgu pasažieru un Jelgavu ir iespējams izmantot katru galveno ceļu divpusējai kustībai. Kravas vilcieniem (pilna svara un pilna garuma) pietura Torņakalnā nav paredzēta. Parkā A paredzēti arī divi īsi (300 – 400m) pieņemšanas un nosūtīšanas ceļi (5. un 6.) - *2.rasējums*.
- (5) Paredzētas 3 augstās pasažieru platformas (550mm) 160m garumā - 8-vagonu elektrovilcieniem un 6-vagonu dīzeļvilcieniem. Divas sānu platformas pie I un IV ceļa 5m platas ar 80cm platu aizsargjoslu gar sliežu ceļu. Starpcēju platformas platums - ap 12m ar divām aizsargjoslām gar II un III ceļu (LVS 448). Platformas izvietojamas taisnā ceļa posmā.
- (6) (Elektrovilcieni sastāv no 4 vagoniem kopgarumā $20\text{m} \times 4 = 80\text{m}$, bet sastrēguma periodiem tie tiek dubultoti - līdz 160m. Dīzeļvilcieni, ja tie sāks kursēt uz Meiteni, Reņģi un citur, ir 75m gari (3 vagoni pa 25m), bet ja vajadzīgs – $75\text{m} \times 2 = 150\text{m}$, kas nozīmē, ka platforma var būt ne īsāka par 160m, ar vienu izeju galā, ar iespēju to pagarināt. Platformu augstums pašlaik ir 200mm, bet jaunais standarts LVS 448 un TEN paredz augstumu arī 550mm pēc Eiropas „modes”, lai gan mūsu vilcieni vēl nav gatavi šādam izmēram. Pēc jaunā standarta vilciena pusē visām platformām jāparedz 80cm plata drošības josla, kur cilvēki nedrīkst atrasties.)
- (7) Paredzēts viens apakšzemes gājēju tunelis, sekls, kā tunelis „C” Rīgas pasažieru stacijā, ar izejām uz visām platformām, kā arī uz – Vilkaines ielu un Arkādijas parka virzienā savienojumam ar O.Vācieša ielu un Uzvaras bulvāri gar Mārupītes krastu - lai saīsinātu ceļu līdz sabiedriskajam transportam. Neskatoties uz grūtiem hidroloģiskiem apstākļiem tunelim jādod priekšroka, jo gājēju tilts pāri elektrificētajiem ceļiem būtu ļoti augsts un gājējiem nelabvēlīgs laika svārstību dēļ. Pie ieejām tunelī ir ierīkojami paviljoni ar biļešu kasēm. Iecerētais tunelis būs parocīgs arī vietējiem iedzīvotājiem, savienojot divas ar dzelzceļu atdalītas zonas.
- (8) Rīgas tirdzniecības ostas attīstība Pārdaugavā ar dzelzceļa stacijām Bolderāja 1 un Bolderāja 2 (Spilve) pastiprinās disproporciju Rīgas dzelzceļa mezglā un vienīgā dzelzceļa tilta caurlaides spējas deficītu. Jārēķinās arī ar nepieciešamību

organizēt pasažieru vilcienu kustību uz lidostu, Bolderājas līniju un ar iespēju izveidot Rīgas pilsētas dzelzceļu. Tāpēc savlaicīgi jāplāno Daugavas dzelzceļa pāreja Vējzaķsalas – Spilves vērūmā un Rīgas HES rajonā, kas savukārt atbrīvos Torņakalnu no pārdevu vilcieniem un Jelgavas virziena kravas vilcieniem, turklāt būtiski samazinot vides piesārņojumu (trokšņi, izgarojumi, bīstamo kravu pārvadājumi). Tādā veidā Torņakalns tālākā nākotnē nodarbosies tikai ar pasažieru apkalpošanu tuvsatiksmē, t.sk. ar Rīgas pilsētas pasažieru pārvadājumiem.

- (9) Perspektīvā sakarā ar kravas vilcienu ceļu likvidāciju Torņakalnā, ieteicams ieguldīt pēdējos gados nojaukto ceļu Baložu stacijā, kā arī otro galveno ceļu starp Zaslauku un Lāčupi. Būtu jāatmet idejas par kravas maršrutu padošanu uz Bolderājas līniju no Jelgavas puses, jo tas padarītu lieku Šķirotavas uzkalna modernizāciju, kura ieplānota tuvākajā laikā, kā arī radītu jaunas problēmas Rīgas mezglā.
- (10) Satiksmei ar lidostu piedāvāts „loka” kustības variants „pulksteņa rādītāja virzienā” – Rīga–Torņakalns–Tīraine–Mārupe–Lidosta–Zaslauks–Torņakalns – Rīga ar pārsēšanos Jūrmalas un Jelgavas virzienā Torņakalnā. Tāpat Torņakalns būtiski var palielināt pilsētas dzelzceļa efektivitāti.

SIA "IMINK" konsultants, Dr.sc.ing.B.Vulfsons

Tehniskā izziņa par dzelzceļu

Kā dzelzceļa mezglam Torņakalna sadales punktam ir 3 divceļu pieejas – no Rīgas pasažieru stacijas galvenā parka (Centrālās stacijas), Zaslauka (Jūrmalas un Bolderājas virziens) un Jelgavas, Kaimiņstacijas (nevis pieturpunkts) atbilstoši ir Rīga pasažieru, Zaslauks un Olaine. Regulārā satiksme notiek pēc labas pusēs kustības principiem (piepilsētas vilcieniem obligāti), bet tehniskās iekārtas pieļauj divpusēju vilcienu kustību pa abiem ceļiem posmos. Torņakalns – Rīga pasažieru un Rīga – Olaine, ko var izmantot atsevišķos apstākļos regulējot vilcienu kustību. Pārmijas signālus un vilcienu maršrutus roda no centrālā dispečeru posteņa Rīgā, kur izvietota moderna elektroniska iekārta. Stacijā pašlaik ir 4 galvenie ceļi (posmu ceļu turpinājumi) un 2 pieņemšanas un nosūtīšanas ceļi. Pasažieru platformas izvietotas pie galvenajiem ceļiem. Virziens no Rīgas skaitās nepāra no Tukuma uz Jelgavas – pāra virziens. Kilometrus skaita no Rīgas uz Jelgavu un no Torņakalna līdz Tukumam. Aprūtinātais kustības organizācijas ziņā uzskatāms divu vilcienu

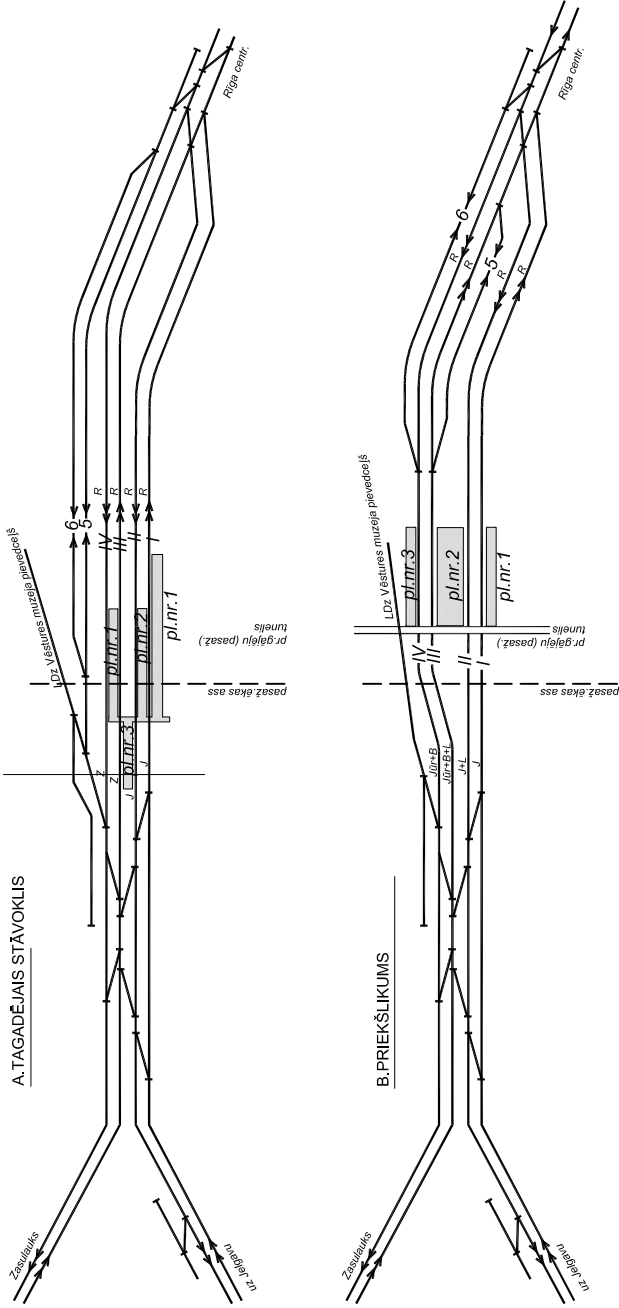
maršrutu šķērsojums – no Rīgas uz Jelgavas iecirkni un no Zaslauka uz Rīgas (t.s. „naidīgie” maršruti – sk. shēmu). Pasažieru elektro vilcienu skaits Jūrmalas virzienā 2009.gada sarakstā - 69 pāri, faktiski – 47 (pārējie – pēc sevišķa rīkojuma), Jelgavas virzienā – 25 piepilsētas vilcienu pāri. Apgrozībā ir arī 2 dīzeļvilcienu pāri – uz Liepāju un Ventspili. Diennaktī Torņakalnu šķērso līdz 10 kravas vilcienu pāri, tukšie elektro un dīzeļvilcieni (depo Zaslauks) kā arī dažādas ceļa remonta mašīnas, dīzeļmašīnas utt., kopā ap 40 vienības. Sadales punkta Torņakalns sliežu ceļiem pievienoti LDz Dzelzceļa vēstures muzeja, infrastruktūras ceļa remonta bāzes un 8. Kilometra pievedceļi, kuri pilnībā nodoti to īpašniekiem. Tāpat, ar īpašu rīkojumu bij. Torņakalna stacijas ar vilcienu kustību saistītais personāls un īpašums nodots Rīgas pasažieru stacijai.

Izziņa domāta pasūtītāju un projektētāju informācijai

Sastādījis Boriss Vulfsons

2009.gada aprīlī

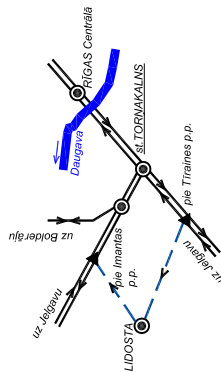
TORŅAKALNA PASAŽIERU PIETURPUNKTA SHĒMA



APZĪMĒJUMI:

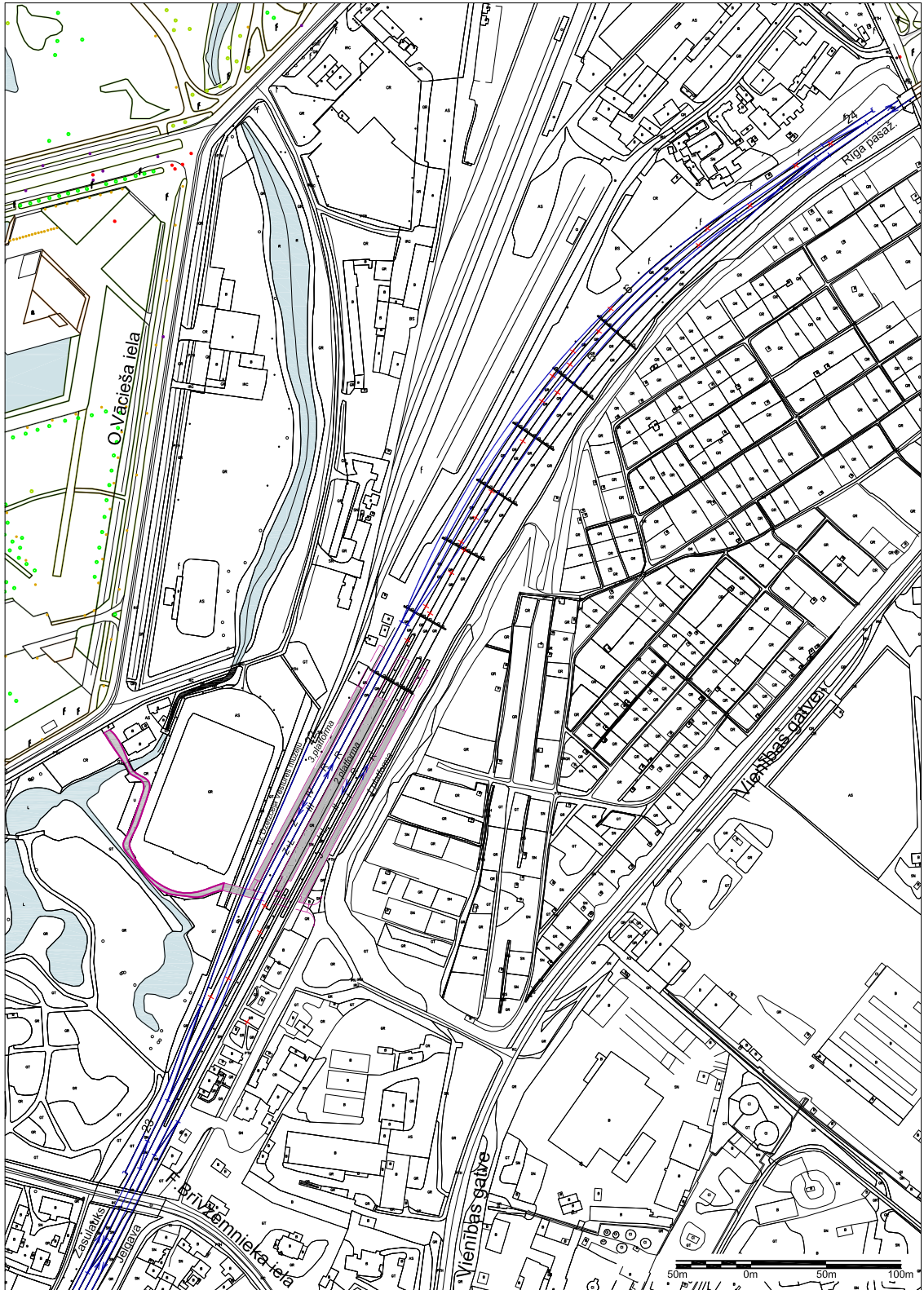
- R Rīga centr. stacija
- B Bolderāja
- J Jūrmala
- J Jelgava
- L Lidoša "Rīga"

ZONAS SHĒMA



PIEZĪME:
 Bij Torņakalna stacija ir pārveidota par Rīgas centrālās pasažieru stacijas sastāvdaļu (parku), saglabājot pieturpunkta nosaukumu "Torņakalns".

reģ.nr. LV40033101441 Rīga, Līv. 1030, 1. stāvs Tālrunis: +371 255 1162 Fakss: +371 255 0108 E-Mail: imink@imink.lv	Pasūtītājs SIA "Metrumis"
	Pasūtījums Perspektīvo transporta plūsmu prognoze Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālplānojumā izstrādei
Proj. galv./in. Inženieris	I. Niedole D. Beļovs
Rasējums TORŅAKALNA PASAŽIERU PIETURPUNKTA SHĒMA	Stadija Rasējuma Nr. 2.
Datums:	

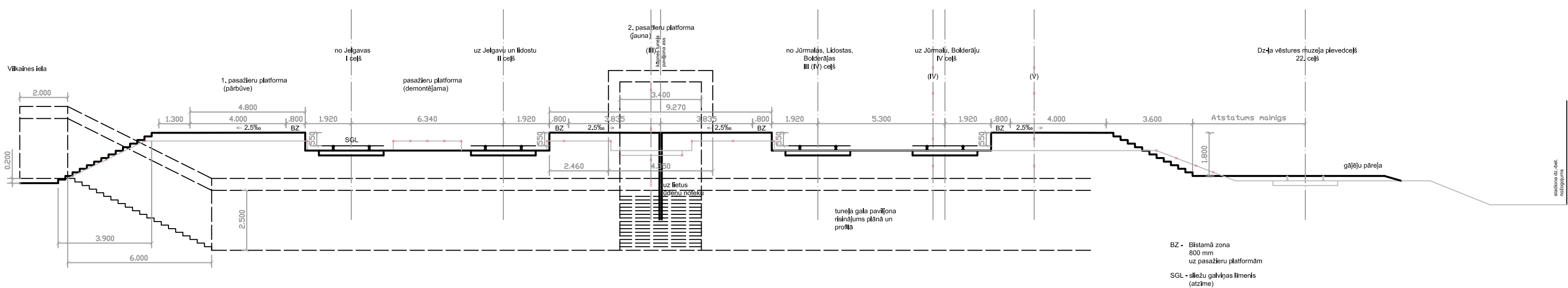


Apzīmējumi:

- J - Jēlgava
- Z - Zasuļauks, bolderaja
- L - Lidoša
- R - Rīga pasāž.
- uz no - Kustības virziens
- no uz - Kustības virziens
- +— - Projektējamie dzelzceļa slietņu ceļi
- +— - Demontējami dzelzceļa slietņu ceļi

SIA IMINK		Pasūtītājs	
SIA "Metrum"		Pasūtītājs	
Proj. galv. in. I. Niedole		Proj. galv. in. I. Niedole	
Inženieris D. Belovs		Inženieris D. Belovs	
Datums:		Mērogs:	
		Rasējuma Nr.	
		7.	

Torņakalna stacijas parka sliežu ceļa šķērsgriezums pa gājēju (pasažieru) tuneli



BZ - Bīstamā zona
800 mm
uz pasažieru platformām

SGL - sliežu galviņas līmenis
(atzīme)

SIA IMINK reģ.nr.LV.40003101441 Rīga, LV 1050, Lāčplīša Gaišumnieku iela 22/24 Tālr. 67 359 110, Fakss 67 359 108 E-Mail: imink@imink.lv		Pasūtītājs SIA "MetrumS"	
Proj.gatv.in. Inženieris		Pasūtījums Perspektīvo transporta plūsmu prognoze Administratīvā centra Torņakalnā teritorijas detālpilnojumā izstrādei	
Inženieris D.Averjanovs		Rasējums Skats no Rīgas pasažieru stacijas puses izmēri milimetros	
Datums:		Mērogs: 1:100	
		Rasējuma Nr. 3.	

stacijas dz. z. det. nozīmējums

2. pielikums

Fragmenti no RAP kartogrammām - vieglā un kravas transporta kustības intensitāte dažādiem attīstības scenārijiem (maģistrālās plūsmas)

1. scenārijs - saglabājoties esošajam ielu tīklam ar papildus izpildītiem:

- Dienvidu tilts ar pieejām,
- Vienības gatves savienojums ar Raņķa dambi,
- Jūrmalas gatves turpinājums līdz Daugavgrīvas ielai.

41. scenārijs - 1. scenārija programma papildināta ar:

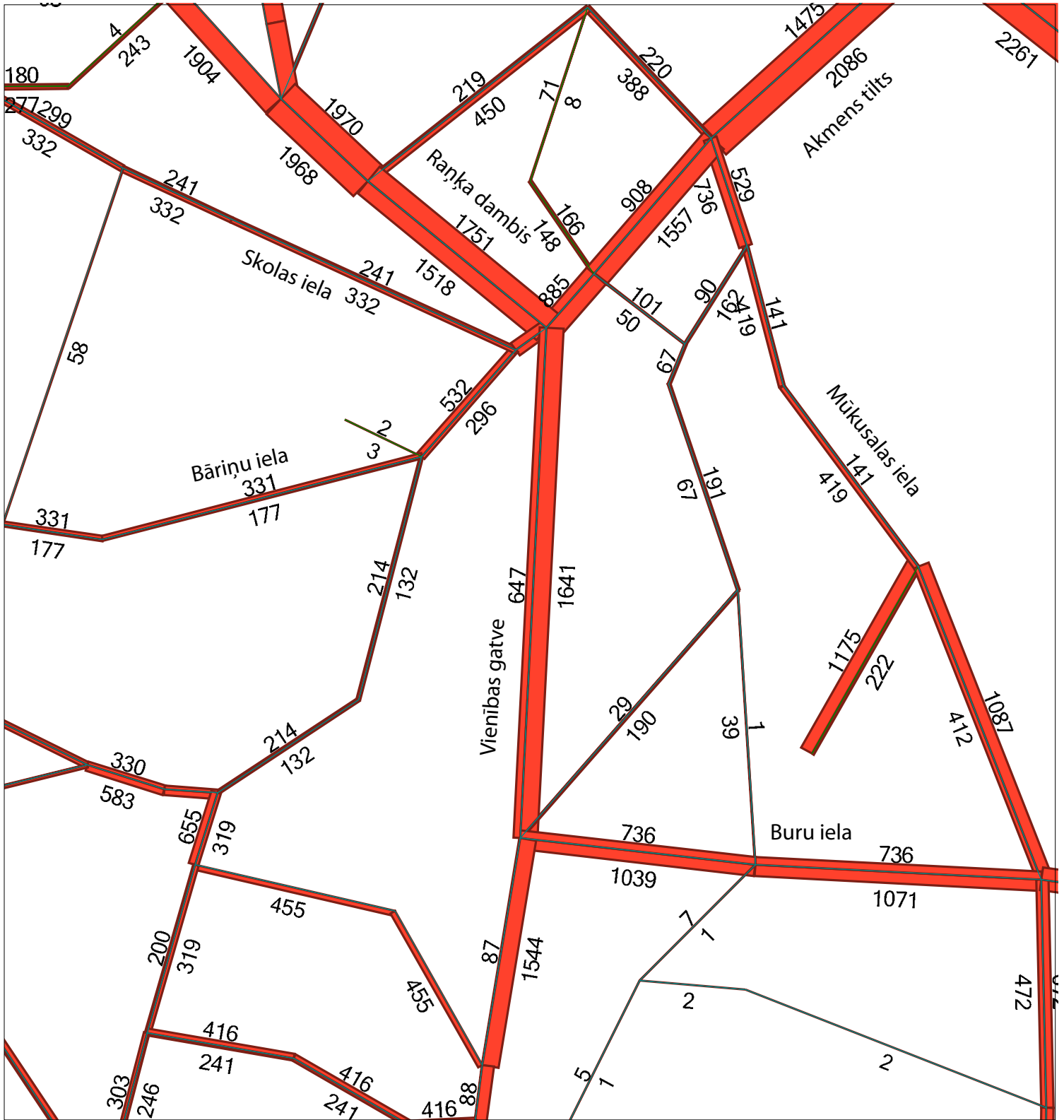
- Daugavas Ziemeļu šķērsojumu (bez Rietumu maģistrāles).

7. scenārijs - 1. scenārija programma papildināta ar:

- Daugavas Zemgales šķērsojumu (bez Rietumu maģistrāli).

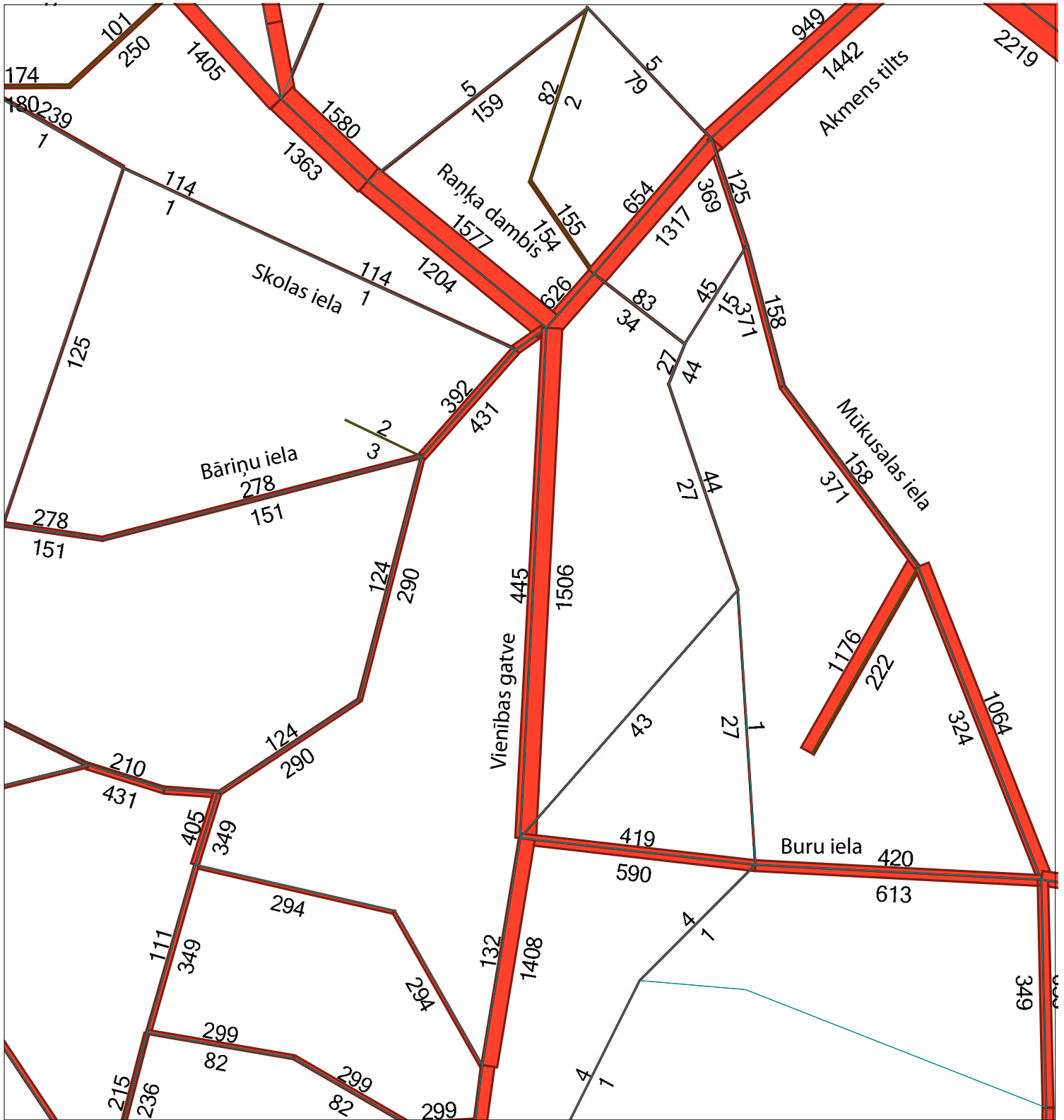
100. scenārijs - pilnīgi izpildīta RAP attīstības programma, ieskaitot Zemgales tiltu.

Auto volumes [volau]



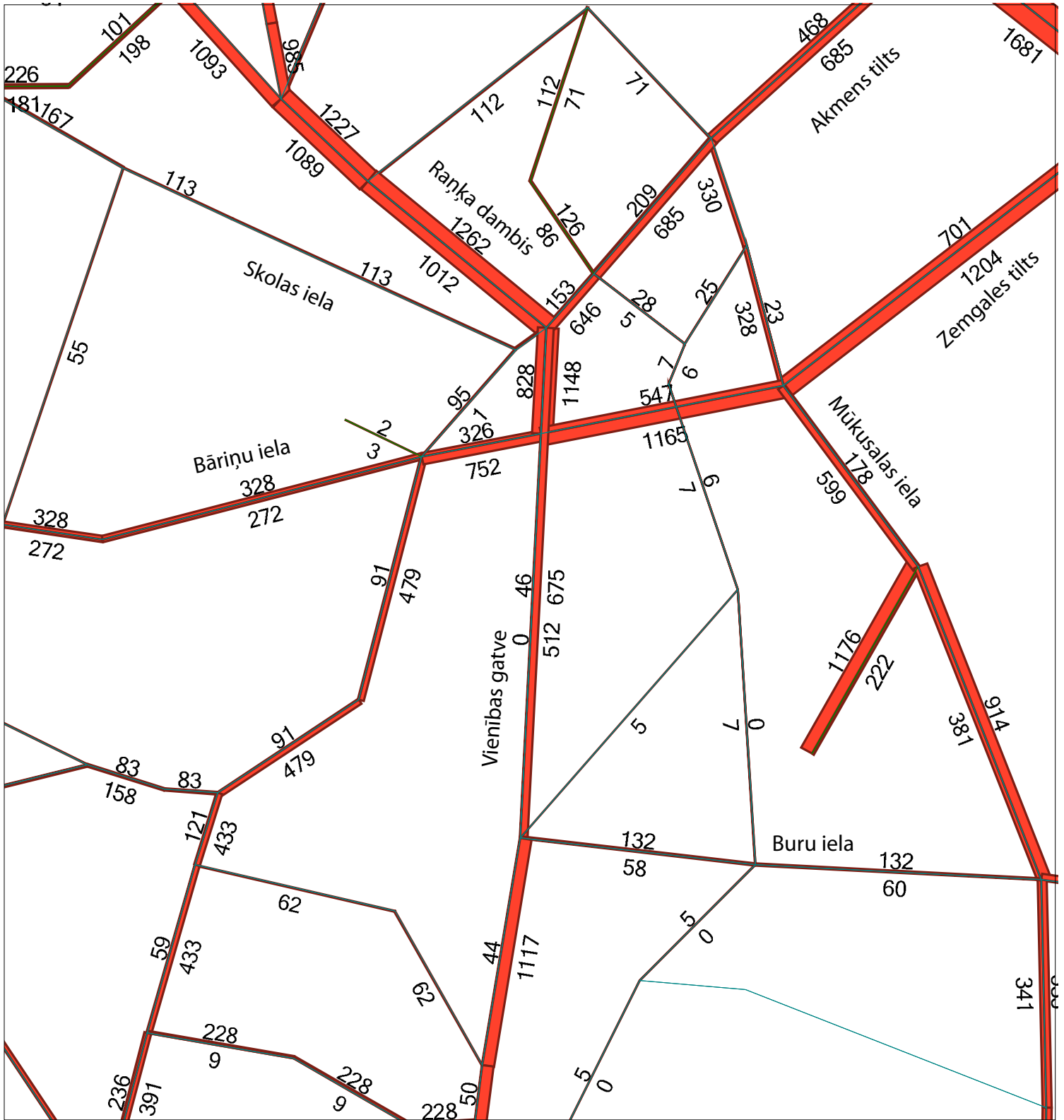
IMINK, perspective: corr Slavu
Scenario 1: CONST
2009-06-19 13:39 (User)

Auto volumes [volau]



IMINK, perspective: corr Slavu
Scenario 41: Ziemeļu+Brīvības+Daugavgrīvas (ar vietejo tiklu)
2009-06-19 13:42 (User)

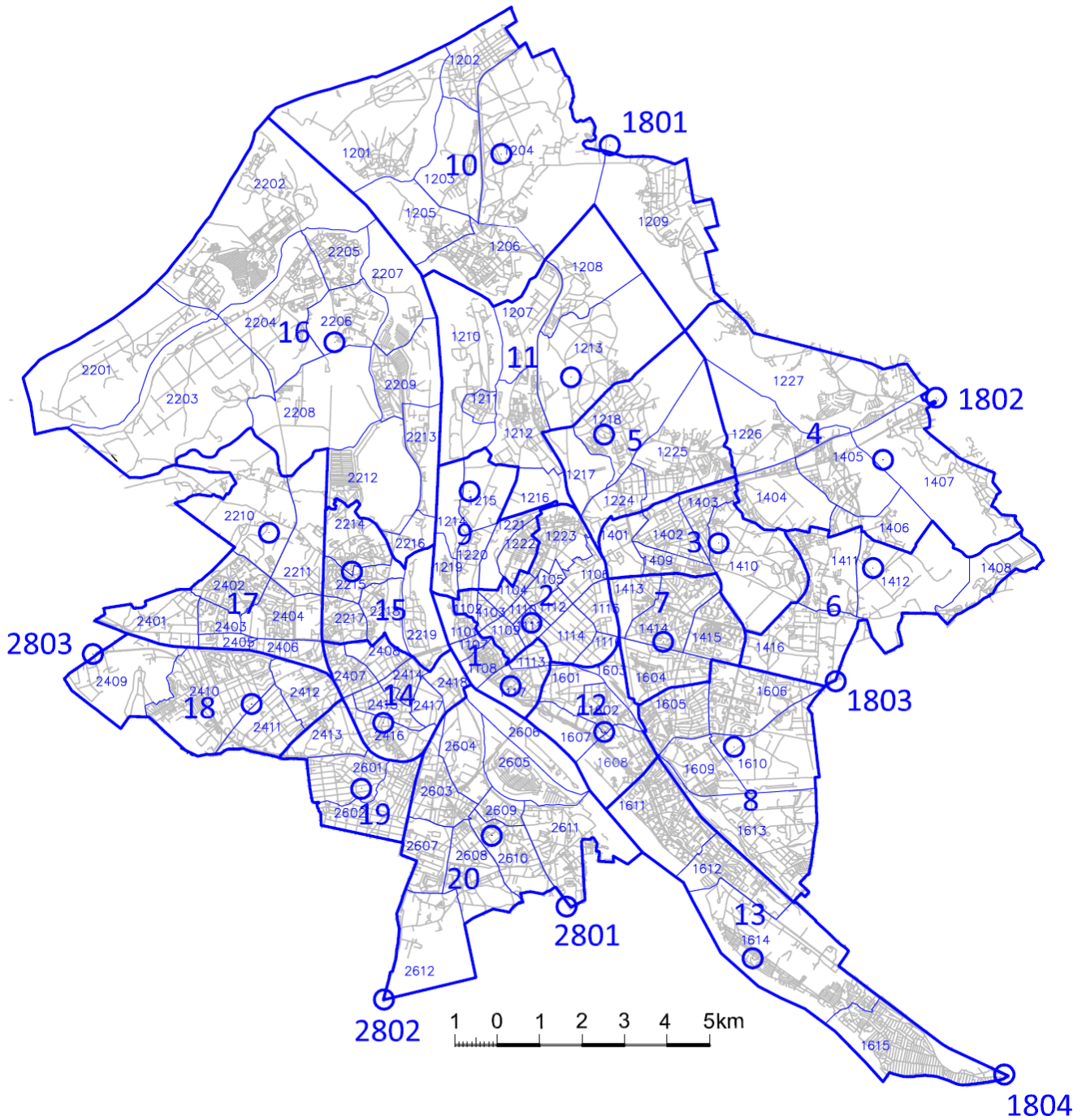
Auto volumes [volau]



IMINK, perspective: corr Slavu
 Scenario 100: Zemgales+Zakusls+Hanzas+Ziemeļu+Brīvības+Daugavgr.+Rietumu
 2009-06-19 13:43 (User)

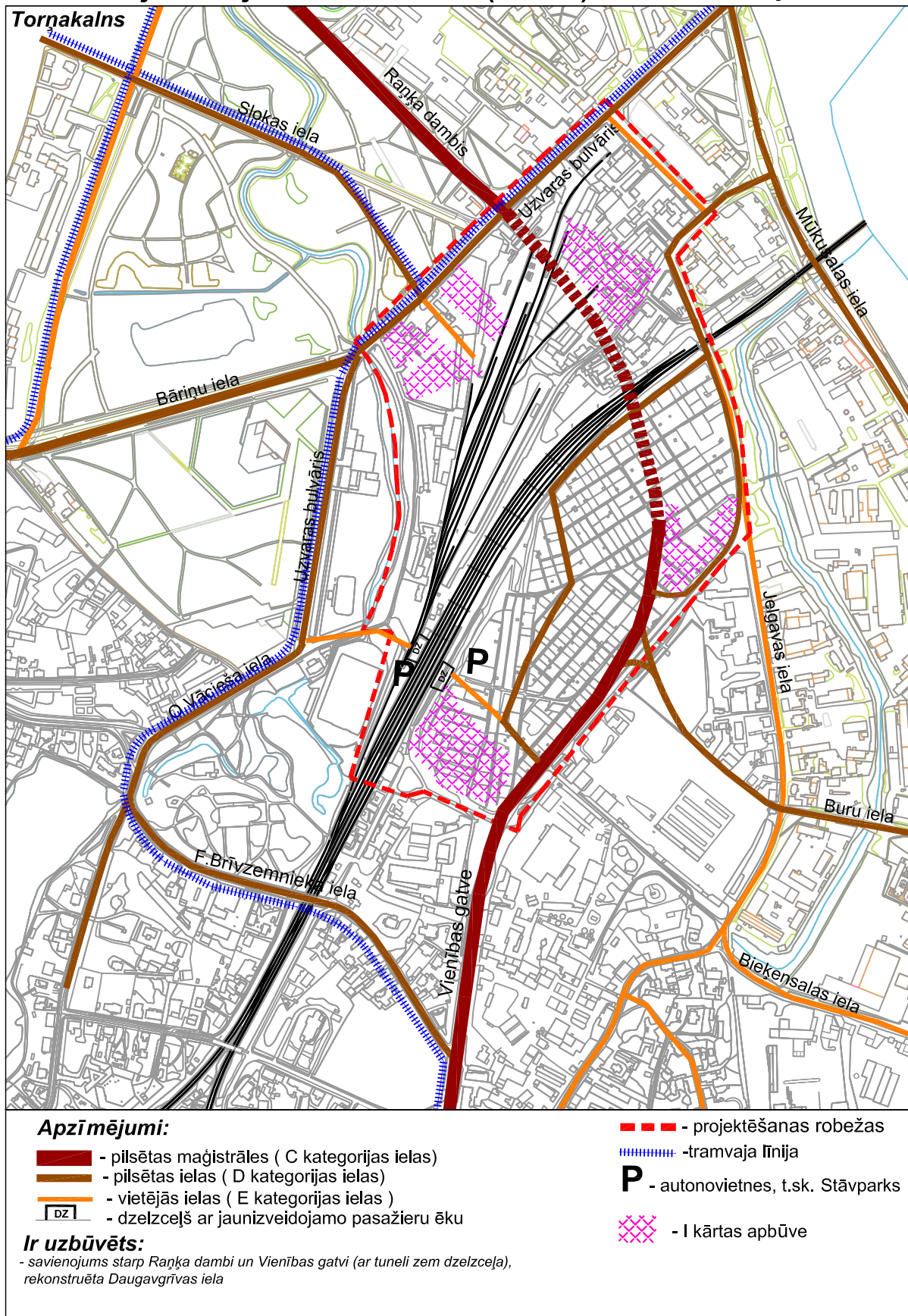
3. pielikums

Rīgas teritorijas sadalījums statistiskajās zonās



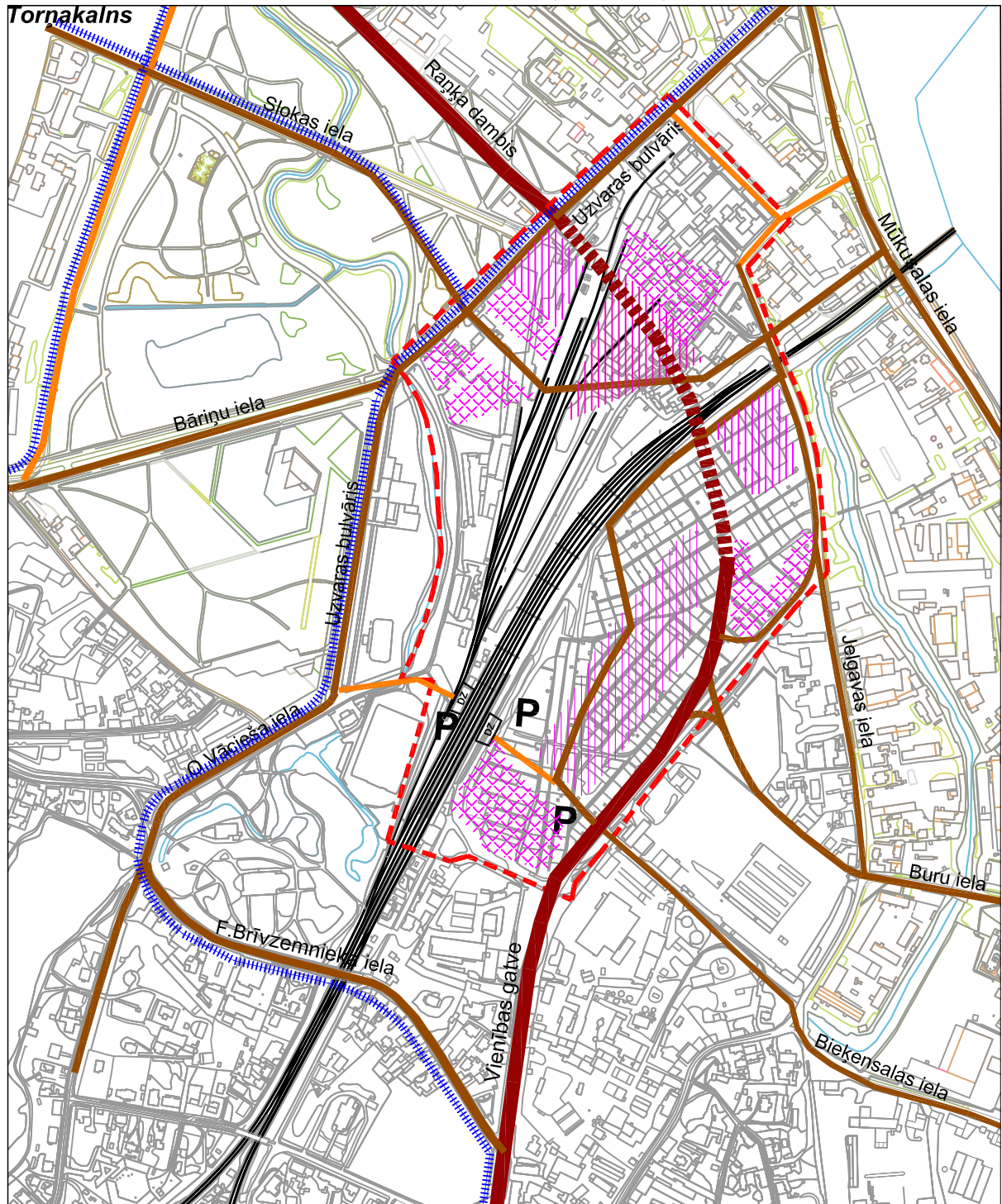
Ielu tīkla sadalījums pēc funkcionālās nozīmes un tramvaja trasējuma "B" variants(I kārta)

4.pielikums



Ielu tīkla sadalījums pēc funkcionālās nozīmes un tramvaja trasējuma "B" variants (II kārtā)

4.pielikums



Apzīmējumi:

- pilsētas maģistrāles (C kategorijas ielas)
- pilsētas ielas (D kategorijas ielas)
- vietējās ielas (E kategorijas ielas)
- dzelceļš ar jaunizveidojamo pasažieru ēku

Ir uzbūvēts:

- savienojums starp Rāņķa dambi un Vienības gatvi (ar tuneli zem dzelzceļa), rekonstruēta Daugavgrīvas iela
- viens no Daugavas Ziemeļu šķērsojumiem

- projektēšanas robežas

- tramvaja līnija

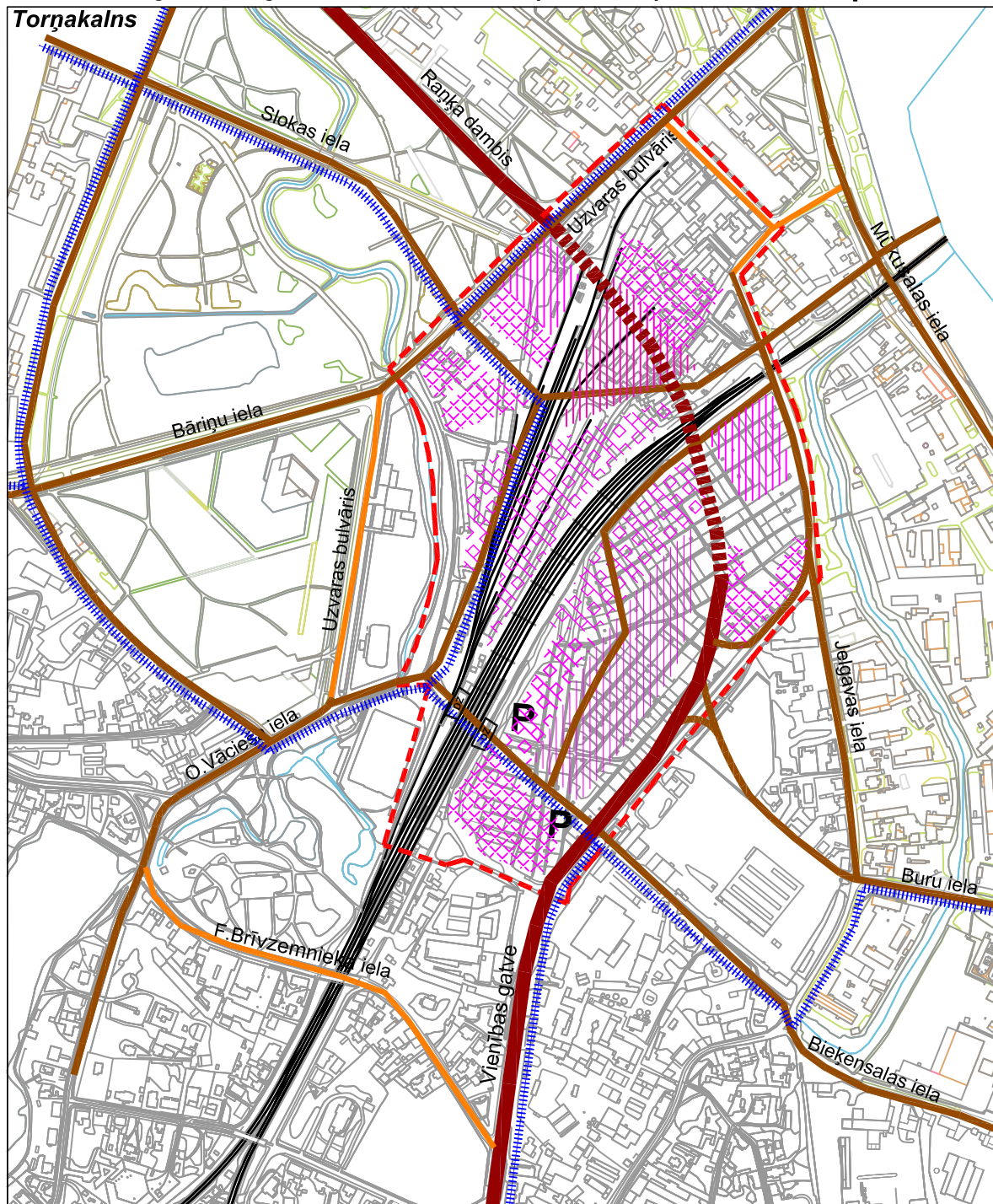
P - autovietnes, t.sk. Stāvparks

- I kārtas apbūve

- II kārtas apbūve

Ielu tīkla sadalījums pēc funkcionālās nozīmes un tramvaja trasējuma "B" variants(III kārtā)

4.pielikums



Apziņējumi:

- pilsētas maģistrāles (C kategorijas ielas)
- pilsētas ielas (D kategorijas ielas)
- vietējās ielas (E kategorijas ielas)
- dzelzceļš ar jaunizveidojamo pasažieru ēku

Ir uzbūvēts:

- savienojums starp Rāņķa dambi un Vienības gatvi (ar tuneli zem dzelzceļa),
- rekonstruēta Daugavgrīvas iela
- viens no Daugavas Ziemeļu šķērsojumiem
- Zemgales tilts

- projektēšanas robežas
- tramvaja līnija
- P** - autonovietnes, t.sk. Stāvparks
- I kārtas apbūve
- II kārtas apbūve
- III kārtas apbūve